

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS
VICERRECTORÍA ACADÉMICA**

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**ESTUDIO DE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA
CENTROAMERICANA EN TIEMPOS DE COVID-19, RETOS Y
DESAFÍOS EN EL SECTOR DE TRANSPORTE TERRESTRE**

**MODALIDAD DE TESINA PARA OPTAR POR EL GRADO DE
BACHILLERATO EN COMERCIO INTERNACIONAL**

AUTORA

KATERINE ARIAS ÁLVAREZ

TUTOR

ALONSO NAVARRO ÁLVAREZ

SEDE ARANJUEZ

mayo, 2021

ÍNDICE DE CONTENIDO

ÍNDICE DE CONTENIDO.....	2
Dedicatoria y Agradecimientos	7
RESUMEN EJECUTIVO	8
CAPÍTULO I: PROBLEMA.....	9
Planteamiento del Problema de Investigación	9
Objetivos de la Investigación	10
Objetivo general	10
Objetivos específicos	10
Justificación de la Investigación	11
Antecedentes de la Investigación	12
Internacionales:.....	12
Nacionales:	18
Proyecciones de la Investigación	23
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	24
Organización Mundial del Comercio (OMC)	24
Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (GATT):	25
Sistema multilateral de comercio: pasado, presente y futuro	26
Integración económica	27
Objetivos de la Integración Económica.....	28
Etapas de la integración.....	28
Zona Libre Comercio:	29
Unión Aduanera:	30
Historia de la Integración Centroamericana.....	34
Sistema de Integración Centroamericano (SICA).....	34
Principales razones para Integrarse	35
¿Cuáles son los propósitos del Sistema?	36
Protocolo de Tegucigalpa a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA)	37

Secretaría de Integración Económica de Centroamérica (SIECA)	37
Presupuesto de la SIECA.....	39
Cooperación Internacional y Socios Estratégicos	39
Principales instituciones centroamericanas integracionistas	40
Federación Centroamericana de Transporte FECATRANS	41
Funciones.....	41
Comercio Internacional	42
Comercio sin discriminación:	43
Comercio transparente y previsible:	43
Transporte.....	44
Transporte por carretera.....	45
Tipos de camiones para el transporte terrestre.....	46
Movilidad	52
Transporte aduanero terrestre.....	53
Tiempos de tránsito desde Costa Rica hacia Centroamérica.....	54
Documentos para el transporte terrestre.....	55
La Declaración Única Centroamericana (DUCA).....	55
Manifiesto	56
Plan piloto para transportistas extranjeros que ingresan carga a Costa Rica	57
Protocolos Sanitarios y Procedimientos de Acuerdo con las Modalidades Permitidas.....	58
Arribo a puesto fronterizo:	58
Traslado a la siguiente frontera:.....	59
Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística.....	59
Desplome del comercio mundial	59
Lineamientos de bioseguridad, ante el covid-19, aplicables al sector del transporte terrestre centroamericano	62
Ámbitos para la aplicación	64
Lineamientos de higiene y cuidado personal.....	64
Equipo de protección personal (EPP)	65
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	66
Enfoque de la Investigación	66
Diseño de la Investigación	67
Fuentes de Información.....	70

Fuentes primarias.....	71
Fuentes secundarias	72
Muestra de la Investigación.....	74
Instrumentos de la investigación.....	77
Tabla 3. Matriz de codificación: Investigaciones con Enfoque Cualitativo.....	78
Proceso para la recolección y análisis de datos.....	79
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	80
Unidad de análisis 1: Protocolos de Bioseguridad.....	80
Categoría 1. Sector Salud	81
Descripción.....	81
Análisis.	82
Categoría 2. Sector Turismo	83
Descripción.....	83
Análisis.	84
Categoría 3. Sector Transporte	85
Descripción.....	85
Análisis.	86
Categoría 4. Economía en Centroamérica	87
Descripción.....	87
Análisis.	88
Categoría 5. Procedimientos anti Covid-19.....	89
Descripción	89
Categoría 6. Normas Covid-19.....	90
Descripción.....	90
Análisis	91
Unidad de análisis 2: Impactos.....	92
Categoría 1. Tecnología.....	93
Descripción	93
Análisis	94
Categoría 2. Tiempo de tránsito	94
Descripción	94
Análisis	95

Categoría 3. Precio de fletes terrestres	96
Descripción	96
Análisis	97
Categoría 4. Chips RFID	98
Descripción	98
Análisis	98
Categoría 5. Escasez de unidades	99
Descripción	99
Análisis	100
Categoría 6. Innovación.....	101
Descripción	101
Análisis	101
Categoría 7. Medidas Sanitarias	102
Descripción	102
Análisis	103
Interpretación de datos	103
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	106
Conclusiones de la investigación	106
Recomendaciones de la investigación.....	108
CAPÍTULO VI: PROPUESTA.....	110
Descripción.....	110
Objetivos	111
Objetivo general	111
Objetivos específicos	111
Propuesta	111
Bibliografía.....	113
APÉNDICES DE LA INVESTIGACIÓN	118



M. L. Vilma Isabel Sánchez Castro
Bachiller y Licenciada en Filología Española. U. C. R.



A QUIEN INTERESE

Yo, Vilma Isabel Sánchez Castro, Máster en Literatura Latinoamericana, Bachiller y Licenciada en Filología Española, de la Universidad de Costa Rica; con cédula de identidad 6-054-080; inscrita en el Colegio de Licenciados y Profesores, con el carné N° 003671, hago constar que he revisado el documento completo y aprobado por el tutor y los lectores. Y he corregido en él los errores encontrados en ortografía, redacción, gramática y sintaxis. El cual se intitula

ESTUDIO DE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA CENTROAMERICANA EN TIEMPOS DE COVID-19, RETOS Y DESAFÍOS EN EL SECTOR DE TRANSPORTE TERRESTRE

KATERINE ARIAS ÁLVAREZ

BACHILLERATO EN COMERCIO INTERNACIONAL

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**VICERRECTORÍA ACADÉMICA UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS
 AMÉRICAS**

Se extiende la presente certificación a solicitud de la interesada en la ciudad de San José a los dieciséis días del mes de abril de dos mil veinte y uno. La filóloga no se hace responsable de los cambios que se le introduzcan al trabajo posterior a su revisión.

Vilma Sánchez Castro
 M.L. Vilma Isabel Sánchez Castro
 Máster en Literatura Latinoamericana, UCR.
 Bachiller y Licenciada en Filología Esp. UCR.
 Cédula 6054080-Carné 003671

Teléfonos 2227-8513. Cel 8994-76-93 Apartado 563-1011 Y griega
Correo electrónico: vilma_sanchez@hotmail.com-info@chavesysanchezfilologos
Página Web: Chaves y Sanchez filólogos
Waze Chaves y Sánchez filólogos

Dedicatoria y Agradecimientos

Dedicatoria

Con mucha fe, respeto y amor la dedico a mi DIOS Todopoderoso, sin ÉL, este proceso no habría sido posible, el camino no ha sido nada fácil, pero de su mano he logrado alcanzar un sueño de vida, por ser mi guía y mi protector, por no dejarme caer y ser mí pilar de vida.

A Sergio Mora Campos, gracias por ser ese apoyo incondicional, por ser parte de este proceso y porque nunca soltaste mi mano, gracias por tu amor, motivación y enseñanzas.

A Eugenia Álvarez Bogantes, por motivarme desde el primer día en que quise aventurarme en esta etapa, gracias por cada palabra, por cada gesto de amor, por creer en mí, por tanto cariño.

Agradecimiento

Agradezco con fervor a DIOS, a mi ángel de la guarda, a la virgen María, en todo momento los sentí cerca de mí, cuidándome y guiándome por el buen camino, gracias por dejarme nunca sola en momentos difíciles, todo ha valido la pena.

A Sergio Mora Campos, por todos tus gestos de amor y ayuda, sin ti, este proceso no habría culminado de esta manera tan bendecida.

A mi tutor, Mag. Alonso Navarro Álvarez, por todo el apoyo brindado, por el conocimiento ofrecido y por su guía en este proceso tan bonito y enriquecedor.

RESUMEN EJECUTIVO

Se desarrolla en el presente trabajo de investigación *El Estudio de la Integración Económica Centroamericana en tiempos de Covid-19, retos y desafíos en el sector de transporte terrestre*. De igual forma, se basa en dos objetivos específicos expuestos de manera amplia y del cual se extiende la muestra en estudio, esta muestra consta de ocho individuos, los cuales, a través de una entrevista proporcionada en el presente trabajo, brindan información útil y beneficiosa para el desarrollo y finalización del trabajo de investigación.

La Integración Económica Centroamericana es el órgano responsable de promover esfuerzos para poder alcanzar poco a poco la integración económica de países como Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala, Nicaragua y Panamá, esto para poder facilitar el comercio entre los países miembros. La SIECA promueve el desarrollo sostenible y económico de estos países de la región Centroamericana para un comercio sano y seguro en pro de fortalecer las relaciones comerciales.

Con la llegada del Covid-19, el sector de transporte terrestre se vio fuertemente afectado por los impactos negativos y es aquí donde la SIECA tuvo que tomar acciones inmediatas para poder contrarrestar los efectos de contagio en la población, manteniendo a su vez un comercio activo en toda la región Centroamérica, esto sin duda alguna fue un gran reto que en conjunto con los países de la región lograron sacar adelante.

Con las medidas aplicadas en cada puesto fronterizo de cada país de la región, se ha logrado paulatinamente controlar los efectos negativos de la pandemia, no ha sido una tarea sencilla ya que se ha debido trabajar en conjunto para poder lograr buenos resultados. El sector de transporte terrestre ha unido fuerzas y protocolos para que de manera conjunta todos los países de la integración tengan menos repercusiones en sus economías y lograr de esta manera que el flujo de unidades no se detenga.

CAPÍTULO I: PROBLEMA

Planteamiento del Problema de Investigación

La mayor transformación que sufrió la edificación de las relaciones internacionales después de la Segunda Guerra Mundial fue el surgimiento y consolidación de un sistema de integración y de cooperación internacional. Como ejemplo de ello tenemos el acuerdo de Bretton Woods en 1944 y la Carta de San Francisco 1945, que dieron origen a un encadenamiento de principios y estrategias de convivencia que buscaron sustituir la confrontación internacional por un ambiente de cooperación y solidaridad

La evolución de la humanidad, los desarrollos científicos y tecnológicos, el crecimiento demográfico y los esfuerzos de cada país por lograr mayores niveles de crecimiento y desarrollo económico, han traído como consecuencia cambios cualitativos y cuantitativos en la construcción de la integración y de la cooperación internacional. Hoy, el mundo enfrenta una nueva realidad que en pocos meses ha afectado el comercio entre países y la economía mundial; el virus del Covid-19 ha dejado en el mundo secuelas grandes tanto a nivel de salud como a nivel mercantil.

El reto de hacer frente a esta pandemia a nivel de logística en el comercio ha sido todo un desafío para el mundo entero. De acuerdo con Operti y Mesquita en los últimos 100 años, el mundo ha atravesado por siete grandes pandemias (las gripes españolas, asiática y de Hong Kong, H1N1, SARS, MERS y Ébola), estas han traído efectos económicos negativos del lado de la oferta, como la súbita reducción de la fuerza laboral, y de la demanda, como el contagio de los consumidores, restricciones a su movilidad y la tendencia de ahorrar dinero frente a la incertidumbre.

Uno de los grandes desafíos en esta investigación es que esta es la primera vez que un virus es declarado pandemia mundial afectando a los países de Centroamérica, mostrando así la falta de información y de protocolos a seguir para afrontar de una manera más competente un caso como este y así mismo tampoco se cuentan con datos históricos de casos similares que se puedan utilizar como base para poder medir el impacto al que deberán enfrentarse los sectores comerciales de cada país de la región para poder recuperarse luego de esta pandemia.

Con base en lo anterior se genera la pregunta de mayor importancia en temas de comercio internacional ¿Cuánto tiempo seguirá afectando el Covid-19 los procesos de comercio y transporte internacional? La respuesta es una incógnita y hasta ahora el transporte terrestre de mercancías ha sido uno de los sectores que se ha visto seriamente afectado por este tema, tanto en salud cómo en intercambio de mercancías, generando un sentimiento de consternación a nivel de comercio, ya que se desconoce el fin de la pandemia y las consecuencias a futuro que esta traerá consigo.

Por consiguiente, se genera la siguiente pregunta:

¿Cuáles son los retos a los que debe enfrentarse el sector de transporte terrestre centroamericano en tiempos de Covid-19?

Objetivos de la Investigación

Objetivo general

Analizar los cambios que afronta el Sistema de Integración Centroamericano en materia de transporte terrestre de mercancías ante la afectación del Covid-19.

Objetivos específicos

Examinar los requisitos y cumplimiento del protocolo de bioseguridad en el transporte terrestre de los países miembros del SICA.

Determinar el impacto económico del Covid-19 en el sector terrestre en temas de importaciones y exportaciones en la región centroamericana.

Proponer una implementación de información a la Red Centroamérica de Comercio dirigida a los transportistas y choferes en materia de protocolos de bioseguridad para el transporte terrestre de mercancías.

Justificación de la Investigación

Previo a la propagación del Covid-19 existieron otras pandemias de gran impacto que repercutieron en la economía del mundo, se pueden mencionar cuatro de gran importancia, Influenza AH1N1 en el 2009, conocida como la “gripe porcina”, VIH SIDA “virus de la inmunodeficiencia humana” en 1980, Gripe Asiática y de Hong Kong en 1957, 1958 y 1968 e Influenza de 1918, todas estas pandemias crearon un nuevo orden económico ya que después de su existencia nada fue igual en el mundo.

Los cambios que debe afrontar el mundo al pasar por una pandemia tan fuerte y destructiva deben quedar reflejados por escrito, esto para que las futuras generaciones cuenten con instrumentos de apoyo en caso de llegar a afrontar una situación igual o a una enfermedad aún más devastadora. De nada sirve ocultar números de muertes y pérdidas económicas, la realidad se debe mostrar tal y cómo es para que los planes a crear logren ser efectivos casi al 100%.

Esta investigación está enfocada en la integración económica centroamericana y como se ve afectada por el virus del Covid-19 , pretende dejar a su paso un estudio real de la actualidad, demostrando los pro y los contra de esta nueva realidad a la que se afrenta el mundo, para poder brindar soporte a generaciones futuras en búsqueda de protocolos y normas de salud integrados entre sí para una mayor efectividad en estos temas y también a nivel de comercio internacional, demostrando qué tan preparados y actualizados están estos países ante emergencias sanitarias sean o no pandemias.

El fin de esta investigación es dar a conocer cómo el sector terrestre se ha visto afectado por el virus del Covid-19, dando a conocer de manera más explícita los retos y desafíos que ha tenido que afrontar para salir adelante al paso de la pandemia. Las medidas aplicadas han tenido buen resultado en comparación a todo el desconcierto con el que se vive días tras día a nivel mundial, sin lugar a duda esta situación servirá para que las futuras generaciones tengan un panorama más claro de cómo actuar ante una emergencia de esta magnitud.

Se pretende demostrar que aunque los países de Centroamérica no tienen el auge o nivel económico como los de países desarrollados, son capaces de salir de situaciones arduas como esta, apoyándose entre sí para que el comercio no se vea tan afectado, repercutiendo en sus habitantes, para que no sufran por el desabastecimiento de algún producto o bien de mayor necesidad de consumo básico, ya sean alimentos o bienes salud como mascarillas, guantes y productos de limpieza, necesarios para afrontar la pandemia. El intercambio de bienes siempre será una de las mayores necesidades entre los países de Centroamérica y buscar soluciones de un comercio seguro es, en primera instancia, el mayor de los retos a afrontar.

Antecedentes de la Investigación

Internacionales:

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en su informe N° 6 titulado Informe Especial Covid-19 menciona los efectos del Covid-19 en el Comercio Internacional y la Logística; detalla que la rápida expansión del COVID-19 y las medidas acogidas por los gobiernos han tenido consecuencias graves en las principales economías mundiales, donde se ha interrumpido gran parte de las actividades productivas, y ha habido cierres generalizados de fronteras.

Hace referencia a sectores y puntos claves como: el desplome del comercio mundial, la caída de un 17% en el comercio de bienes entre enero y mayo del 2020, el colapso del turismo que arrastra las exportaciones, la traba en el comercio regional, la reducción de las importaciones y exportaciones de bienes y una economía a nivel mundial más incierta y regionalizada para profundizar la integración regional.

Concluye con algunas consecuencias inmediatas tales como: cierre de fronteras y el transporte sufre restricciones, aumenta el teletrabajo y el comercio electrónico, se dan restricciones a las exportaciones de insumos médicos y alimenticios, todo esto genera como consecuencia el

reforzamiento de la integración regional como por ejemplo, impulsando un mercado común digital y reducir la vulnerabilidad de la región ante choques externos.

La Organización Mundial de la Salud en su documento titulado: Guía de la OMS para fundamentar y armonizar las medidas nacionales e internacionales de preparación y respuesta ante una pandemia, menciona las etapas de una pandemia las cuales son: fase inter pandémica, fase de alerta, fase pandémica, fase de transición, la determinación de que existe una pandemia y la declaración de una pandemia.

La evaluación de riesgos es un proceso sistemático que consiste en obtener, evaluar y verificar información con el propósito de asignar un nivel de riesgo determinado, su finalidad es determinar la probabilidad de que se produzcan eventos con efectos en la salud a nivel mundial, nacional, subnacional y local, y así prever sus efectos. Por cada virus gripal con potencial pandémico, la OMS realizará evaluaciones de riesgos a nivel mundial, en colaboración con los Estados Miembros afectados para fundamentar las decisiones en torno a la gestión de riesgos.

La OMS señala que todos los ministerios tienen la responsabilidad de asegurarse de que sus respectivos sectores estén debidamente preparados para responder ante una pandemia de gripe y recuperarse de ella, ejemplos: Ministerios de transporte, de finanzas, de justicia, de defensa, de educación, de energía, de agricultura; además de encabezar la respuesta del sector sanitario, el Ministerio de Salud debe sentar las premisas para la planificación y prestar ayuda técnica para que otros sectores elaboren sus planes y brindar orientación al público.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe publica en su página web un trabajo titulado Conectividad, transporte y comercio en la era de la Pandemia, esto en el año 2020, menciona en su resumen sobre un nuevo proyecto conjunto de las Naciones Unidas que busca ayudar a los gobiernos y las empresas a mantener operativas las redes de transporte y las fronteras y facilitar el flujo de bienes y servicios, al tiempo que contiene la propagación del virus del coronavirus.

El proyecto implementará soluciones, directrices, métricas, y metodologías de las Naciones Unidas para ayudar a los países en desarrollo a construir resiliencia en el transporte, el comercio y la logística a raíz de COVID-19. La iniciativa reúne a las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas para África (CEPA), Europa (CEPE), América Latina y el Caribe (CEPAL), Asia y el Pacífico (CESPAP) y Asia occidental (CESPAO) con la UNCTAD y los fondos administrados por Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas.

Este proyecto valora el alcance global y la presencia regional, la cooperación internacional, así como el intercambio de conocimientos y buenas prácticas de todo el mundo. Busca equipar a los gobiernos de los países en desarrollo y menos adelantados para que se adapten a las nuevas condiciones posteriores a COVID-19 aprovechando la experiencia, las normas, las herramientas y la orientación de la ONU, mientras consideran sus condiciones locales y específicas.

La Organización Mundial del Trabajo en su nota informativa llamada Seguridad y Salud en el trabajo frente a la pandemia, del año 2020, indica textualmente que la mesa virtual convocada por OIT (Organización Mundial del Trabajo) tiene como objetivo principal analizar y dialogar entre decisores de políticas y representantes de los empleadores y de los trabajadores sobre el papel clave de la seguridad y salud laboral durante la crisis sanitaria y de cara a la futura reactivación productiva y recuperación económica.

Las consecuencias para la salud pública generadas por la pandemia del COVID-19 también tienen un impacto directo en la salud de los trabajadores, y con ello, en la supervivencia de las empresas y de la economía de un país; en respuesta a las medidas de aislamiento adoptadas por los países para limitar la expansión del virus, algunos sectores económicos y empresas han implementado de forma inmediata el teletrabajo, sin embargo, esta modalidad no es aplicable en varias actividades, en las que los trabajadores siguen acudiendo a sus centros de trabajo de forma presencial, lo que los hace más vulnerables al contagio.

La crisis será una oportunidad para revalorizar la importancia de la seguridad y la salud laboral como una de las condiciones fundamentales para el trabajo, tal como señala en la Declaración Tripartita del Centenario de la OIT para el Futuro del Trabajo (2019). Después de

superada la crisis sanitaria, será un aspecto clave a considerar en la activación productiva y en la recuperación económica, a fin de evitar nuevos brotes.

Alejandra Isabel Moreira Abadío en su tesis llamada la realidad del proceso de Integración Económica Centroamericana: el rol de Guatemala en el proceso de integración; 1995-2014 del año 2016 indica que:

La integración es un modelo de desarrollo y una pieza clave del mismo, es la integración económica que conlleva a generar un perfeccionamiento en las formas de injerencia a nivel de bloque en el espacio internacional con base en los intereses comunes de los países del conjunto centroamericano, lo cual permitiría fortalecer las bases para poder ser una región competitiva económicamente.

Menciona como objetivo general el análisis desde el ámbito de las Relaciones Internacionales desde la realidad de la Integración Económica Centroamericana reflejada en la Secretaria de Integración Económica Centroamericana y la participación real de Guatemala en el proceso de Integración Económica Centroamericana, analizando cómo han intervenido las políticas y acciones concretas de los países de la región, a través de sus instituciones, en el proceso de Integración económica Centroamericana.

Detalla en sus conclusiones como se ha visto a lo largo de la historia el reto del proceso de integración centroamericana por avanzar hacia etapas de mayor solidificación tanto en el progreso institucional como en la toma de decisiones para hacer un proceso más operante, innovador y de pertenencia para la sociedad centroamericana desde una perspectiva multidimensional, esto quiere decir que la integración tiene distintos enfoques, entre ellos: económico, social, cultural-educación, seguridad democrática, dichos enfoques han llevado al proceso de integración hasta el estado actual.

El Sistema de Integración Centroamericana (SICA) en abril del 2020 presenta un estudio sobre estimación del impacto económico de la COVID-19 en la región centroamericana que indica lo siguiente:

Tendrá la situación sanitaria generada a raíz de la pandemia del COVID-19 en las economías de los países miembros del SICA. El documento fue presentado este 30 de abril durante la reunión extraordinaria del Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) en el marco del Plan de Contingencia Regional frente al coronavirus del SICA.

Este informe tiene como objetivo brindar información que ayude en la toma de decisiones de carácter económico de la mano con la coyuntura sanitaria del COVID-19. Adicional a esto Melvin Redondo, Secretario de la SIECA, resaltó que:

La investigación se realizó en cumplimiento a la “Declaración de los Jefes de Estado y de Gobierno de Belice, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana ante la pandemia del COVID-19” del pasado 12 de marzo. “Se trata de un esfuerzo de coordinación inédito entre la SIECA y SECMCA para las discusiones del impacto económico del COVID-19 en la región”, manifestó Redondo.

El Estudio de Impacto Económico ante el COVID- 19, forma parte del Plan de Contingencia Regional del SICA ante el Coronavirus, y está conformado por cinco ejes importantes: Salud y Gestión de Riesgo, Comercio y Finanzas, Seguridad, Justicia y Migración, Comunicación Estratégica y Gestión de Cooperación Internacional, el plan detalla lo siguiente:

La construcción del Plan, bajo la coordinación de la Secretaria General, es un esfuerzo compartido con la Secretaría Ejecutiva del Consejo de Ministros de Salud en Centroamérica y República Dominicana (SE-COMISCA), la Secretaría Ejecutiva del Centro de Coordinación para la Prevención de los Desastres en América Central y República Dominicana (SE-CEPRENAC), la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), la Secretaría Ejecutiva del Consejo Monetario Centroamericano (SE-CMCA), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y la Secretaría Ejecutiva del Consejo de Ministros

de Hacienda o Finanzas de Centroamérica, Panamá y República Dominicana (SECOSEFIN); así como también, de la Comisión de Autoridades Migratorias de los Países Miembros del SICA (OCAM) y las secretarías técnicas de la Comisión de Jefes y Directores de Policía de Centroamérica, México, el Caribe y Colombia (CJDPCAMCC), el Consejo Judicial Centroamericano y del Caribe (CJCC) y el Consejo Centroamericano y del Caribe de Ministerios Públicos (CCCMP).

Jorge Mario Martínez Piva en su tesis llamada logros y desafíos de la integración centroamericana del año 2019 menciona que el proceso de integración regional de Centroamérica es el más antiguo de América Latina, este nació en el año de 1951, con la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), y continuó en 1960, con la firma del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, mediante el cual se fundó el Mercado Común Centroamericano (MCCA); La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) fue promotora de este proceso como instrumento clave para el desarrollo de la región.

Menciona como objetivo de esta publicación el presentar un análisis de algunos de los aportes más importantes de la CEPAL al proceso de Integración Centroamericana, así como mostrar los avances más trascendentales y los desafíos para el futuro cercano. Si bien existen muchas áreas en las que la CEPAL ha contribuido durante la historia de este proceso como por ejemplo la integración financiera, el desarrollo turístico, entre otras; se muestra que existen bienes públicos regionales respecto de los cuales la acción conjunta resulta más provechosa, y que la CEPAL puede contribuir a optimizar el uso de dichos bienes

En sus conclusiones menciona que la integración centroamericana busca arrojar luz sobre algunas áreas de este proceso de integración y enfatizar su relevancia como instrumento de desarrollo, este proceso de integración centroamericana ha estado muy ligado a la propia historia de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) debido al cercano acompañamiento técnico e intelectual.

Kelly Gabriela García Gutiérrez en su tesis llamada Aportes de la secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) dentro del programa de apoyo al acceso de la mipyme, al mercado regional publicada en el año 2019 indica que, en la región centroamericana como en otras regiones a nivel mundial, la integración regional es un proceso que encierra diferentes ámbitos, es decir, es un proceso que se da en diferentes dimensiones y abarca temas económicos, sociales, políticos y culturales, guiándose de programas y proyectos de trabajos creados por instituciones regionales que buscan el desarrollo de sus Estados miembros.

Se refiere al origen de la institución y menciona lo siguiente:

Los primeros procesos de la integración regional centroamericana surgen aproximadamente en 1811, desde antes que los países de esta región fuesen estados soberanos. Se vio entonces la posibilidad de lograr la integración a través de una estructura política como primera instancia. No obstante, con la diferencia en sus estructuras económicas, sociales y culturales, se propuso la conformación de una Federación. Ramírez (2001).

A modo de conclusión menciona que los países de la región centroamericana tienen bajos índices de desarrollo, esto asociado a un sinnúmero de problemas sociales lo que hace que les resulte difícil a las micro, pequeñas y medianas empresas la competitividad y buen desarrollo dentro de la región como fuera de ella, por esta razón se ven en la necesidad de acudir a la asistencia técnica de instituciones como SIECA que es la encargada a nivel regional para el correcto desarrollo de la integración económica centroamericana.

Nacionales:

El Ministerio de Economía, Industria y Comercio en su investigación sobre el Impacto de la pandemia por Covid19 en las PYME costarricenses en el año 2020 señalan que los mecanismos utilizados por las empresas para hacer llegar sus bienes y servicios a los clientes, se convierte en un elemento de gran importancia en las circunstancias actuales, en donde las medidas sanitarias

impuestas por las autoridades, implican una gran cantidad de restricciones de movilidad y permanencia en sitios públicos, con el objetivo de disminuir las posibilidades de contagio.

El principal e inmediato efecto directo que la pandemia ha causado en las empresas, se evidencia en el nivel de las ventas, la mitad de los empresarios entrevistados en su estudio manifiestan haber experimentado una reducción de las ventas superior al 75 por ciento, al comparar el mes actual (al momento de la encuesta) con el mes anterior. Una tercera parte señala que sus ventas han caído entre un 25 y un 75 por ciento.

Mencionan que del estudio realizado se puede concluir que un alto porcentaje de las empresas no están en condiciones de resistir por mucho tiempo si el estado de emergencia y las medidas de restricción a las actividades económicas y comerciales se mantienen. Este impacto negativo se ha hecho particularmente notorio en las PYME que realizan actividades turísticas, debido al cierre total de fronteras aéreas, marítimas y terrestres.

Según el Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica (2019) en su publicación sobre El Proceso de Integración Económica Centroamericana menciona que en la década de los años sesenta Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua decidieron conformar el Mercado Común Centroamericano (MCCA), cuyo objetivo primordial era consolidar las economías y promover en forma conjunta el desarrollo de Centroamérica, para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

Asimismo hace referencia de manera textual a lo siguiente:

Durante los cuarenta años posteriores a la firma del Tratado General de Integración Económica, el comercio intrarregional creció a pesar de la crisis económica, política y militar que experimentó la región, situación que afectó particularmente durante los años comprendidos entre 1980 y 1986. El Subsistema de integración económica centroamericana, al que le da seguimiento el Ministerio de Comercio Exterior, tiene como objetivo alcanzar el desarrollo económico, social, equitativo y sostenible de los países centroamericanos.

A modo de conclusión detalla que los grandes esfuerzos de los países centroamericanos han continuado con el fin de fortalecer la integración centroamericana, se manifiestan, con la suscripción el 29 de octubre de 1993 del Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana (Protocolo de Guatemala), que insta el compromiso de fundar una Unión Aduanera, la cual se alcanzará de manera paulatina y progresiva, sobre la base de un plan de acción y la conformación de grupos de trabajo.

Víctor Manuel Vega Brizuela en su tesis llamada La libre circulación de personas en el derecho comunitario (análisis comparado de la Unión Europea y el sistema de la Integración Centroamericana) del año 2015 menciona que la implementación de esta libertad en Centroamérica traerá grandes beneficios para la región como lo son: oportunidades de empleo para los centroamericanos, la reducción de migrantes y el incremento de la inversión productiva para la estimulación a la integración centroamericana.

El objetivo general es analizar si la libre circulación de personas físicas y la libertad del derecho comunitario son las mejores soluciones en aras de crear y fortalecer la Unión Económica Centroamericana, esto para beneficio de toda una región que económicamente dependen unas de otras y así de esta manera crear vínculos importantes en temas de comercio y derechos humanos que van ligados para un buen desarrollo económico regional.

Evidencia en los objetivos específicos que se pretende comparar la situación actual de la libre circulación de personas con respecto al derecho comunitario centroamericano y europeo, esto con la finalidad de evidenciar lo necesario que es para el proceso de integración centroamericano que Costa Rica forme parte del establecimiento de la libre circulación de personas físicas.

Rafael A. Monge Monge en su tesis llamada Análisis de la capacidad de gestión de la Sieca dentro del marco de apertura comercial de la región centroamericana y su incidencia en los mercados internacionales del año 2019, menciona que la integración económica regional es uno de los elementos más importantes a nivel mundial esto debido a la necesidad que tienen los estados

en conformar bloques económicos y políticos para lograr una mayor liberalización del comercio que provoca un incremento en su ingreso.

En sus objetivos menciona que determinará las normas y los instrumentos jurídicos y reglamentarios que utiliza la Secretaría de Integración Económica Centroamericana para la creación de políticas comerciales y que determinará un análisis crítico a las capacidades de competencia comercial que ha logrado la región centroamericana a través de la gestión desarrollada por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana.

Este estudio servirá de referencia para identificar y resumir las principales premisas y conceptos que acercarán al lector a establecer cuál es la participación de Centroamérica en el proceso de la integración económica internacional y concluye que el modelo actual de la política comercial centroamericana propone una inclusión en los mercados internacionales, según la capacidad de competir con que cuenta la región, promoviendo una competencia que se convierte en difícil de sostener a lo largo de los años.

Fernando Ocampo en su ensayo sobre Acciones estratégicas para profundizar la integración económica en Centroamérica del presente año, menciona que Centroamérica cuenta con un mercado dinámico que crece constantemente y plantea nuevas demandas para las empresas y las autoridades de esta región, detalla que es necesario que el proceso de la integración económica centroamericana es capaz de responder ante los cambios presentan, promoviendo la competitividad y mejorando el clima de negocios del área, para así beneficiar a las partes involucradas en el comercio del istmo.

En el documento se analiza que para avanzar en el proceso de integración económica, la región bajo el liderazgo del COMIECO y la SIECA, ha venido desarrollando distintas iniciativas y programas, los cuales son apoyados por la cooperación regional. En este contexto surge el Programa Centroamericano de Ayuda para el Comercio (PCAC), que establece un marco para canalizar los fondos de cooperación en la región, en apoyo al cumplimiento de los objetivos del proceso de integración económica.

Adicional a esto, señala que para lograr un mayor aprovechamiento del proceso de integración económica regional debe promoverse la acumulación de origen y el aprovechamiento de las cadenas globales de valor, para complementar este proceso, se ha construido en Centroamérica una extensa red de acuerdos comerciales que ha sido desarrollada individualmente o en bloque, ofreciendo oportunidades que no han sido exploradas o impulsadas como parte de una política regional articulada, que promueva el avance de los países hacia una mayor integración.

Paul Löwenthal en la Revista Relaciones Internacionales N° 44 del año 2015 detalla en el documento llamado Apertura Económica E Integración Regional estrategias complementarias, que como parte del desarrollo económico que América Latina persigue, se da la apertura comercial de la región y que es fundamental generar flujos de ingresos que permitan desarrollar el mercado a nivel internacional y analizar su efecto en las importaciones y exportaciones.

Detalla cinco consideraciones importantes y claves las cuales son: los términos del intercambio, las ventajas comparativas, la disciplina internacional, las externalidades y por último coordinaciones internacionales; todas estas juntas se complementan y hacen que las estrategias plateadas logren que América Latina logre el desarrollo deseado para un comercio exitoso y seguro entre países.

Sus detalles finales indican que los lazos entre los países de América Latina permitirán poder obtener un mercado doméstico donde se darán economías en escala dándole paso a tecnologías adaptadas, las cuales permitirán que la transición hacia una estructura más productiva sea más fácil, esto cumpliendo con las exigencias correspondientes de los mercados internacionales.

Govaere coordinadora OCEX-UNED indica que la primer etapa de la Integración Regional se había denominado por otro muchos autores 'Integración hacia adentro' la cual se caracteriza por un crecimiento formidable del mercado interregional, con fuerte aumento de la industria y la manufactura brindándole un crecimiento acelerado al PIB (Producto Interno Bruto) de los países miembros del istmo.

Señala como punto importante para las importaciones, el realizar un análisis de las asimetrías estructurales entre los países en vías de desarrollo y los ya desarrollados, donde se establece un libre comercio entre los países con una industria fuerte y los países con una industria en proceso de construcción. Con este análisis se detectó que los países con más poderío económico e infraestructural poseían mayores importaciones y menos problemas al momento de efectuar la importación.

Dada esta situación se plantaron las barreras a las importaciones de ciertos productos para proteger y promover el desarrollo de estos países, disminuyendo los aranceles para bienes e insumos de la industria de manufacturas y a su vez estimular la inversión extranjera para dichas industrias y así crear mecanismos para la protección comercial, entre algunos estímulos están los subsidios fiscales e incentivos a la inversión, esto de la mano con la protección arancelaria para una competencia nacional equitativa.

Proyecciones de la Investigación

Se examinarán los requisitos y el cumplimiento del protocolo de bioseguridad entre los países de la región centroamericana con el propósito de evaluar el desempeño del control fronterizo antes, durante y después del covid-19 y determinar si se está cumpliendo con la facilitación del comercio internacional

Se determinará el impactado del virus del Covid-19 en el sector de transporte terrestre centroamericano referente a importaciones y exportaciones de mercancías.

Se propondrá implementar a la Red Centroamericana de Comercio (REDCA) información referente al Covid-19 y demás procesos aplicados por cada país del área centroamericana, la cual sirva de gran apoyo para los transportistas y choferes.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

Este capítulo es la parte elemental de todo trabajo de investigación, aquí se desarrollan temas que son esenciales para que el lector logre entender sobre el tema expuesto, tiene como propósito fundamental exponer temas que van de lo general a lo específico permitiendo abordar el problema expuesto de manera global sin dejar detalles de lado, se debe tener claro que este capítulo no es un glosario, al contrario, es un capítulo que menciona y explica temas que enriquecerán el conocimiento del lector.

En este capítulo se desarrollaran temas relacionados con el objeto de investigación, se pretende brindar información que enriquecerá el conocimiento del lector para que este pueda tener una idea más clara del tema, se brindará teoría en forma ordenada y coherente para que la lectura forme criterios de comprensión y análisis, ya que la finalidad es compartir juicios personales y juicios basados en de otros autores.

Organización Mundial del Comercio (OMC)

La OMC es la única organización a nivel internacional que se ocupa de las normas globales que rigen el comercio entre todos los países miembros, esta garantiza que las corrientes comerciales marchen con la máxima fluidez, previsibilidad y libertad posible. Esta surgió en 1995 y es una de las organizaciones mundiales más jóvenes, se puede decir que es la sucesora del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

Cardona (2018) la define como el ente rector del Sistema Multilateral de Comercio, su papel principal es velar por del cumplimiento de las reglas y principios que rigen el comercio internacional, además de implementar las condiciones para que los integrantes del organismo mantengan un dinámico proceso en las negociaciones para así eliminar poco a poco las barreras al comercio y permitir rectificar los desacuerdos y refutaciones que existan en materia de interpretación de las normas aplicadas.

Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (GATT):

Tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial, 90 países firmaron el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio en 1947, el fin primordial de esta institución era crear un ordenamiento comercial a nivel mundial abierto, estable y también transparente para así luchar contra el proteccionismo y la discriminación que se da entre países, este acuerdo dicta un conjunto de derechos y obligaciones que todos los países deben respetar.

Cardona (2018) menciona lo siguiente:

Es el resultado de la conferencia de Bretton Woods pero su creación fue temporal ya que su único objetivo era la creación de la OMC. Inicialmente, 40 países redactaron en 1947 el proyecto de la Carta de La Habana o Carta de la OIC, la cual fue firmada solo por 23 países y que pretendía ser brújula para las relaciones comerciales de la segunda posguerra mundial (Van Grastek, 2013). En marzo de 1948, la Carta de la Organización Internacional de Comercio fue adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Empleo en La Habana (UNCTAD-GATT, 1991; OMC, 2007). (p.58)

Son las diferentes negociaciones y acuerdos que poco a poco los países realizan para la reducción o disminución de los aranceles a nivel global y bilateral sobre diferentes productos, sirve de marco para la realización de rondas generales de negociaciones entre los países miembros, fue creado en 1994 como una de las formas para la reducción paulatina de los aranceles internacionales en un punto donde el comercio internacional y las liberalizaciones tomaban la cúspide al amparo de la caída del bloque soviético y la internacionalización de las economías en desarrollo.

Sistema multilateral de comercio: pasado, presente y futuro

La Organización Mundial del Comercio nació en 1995 y es una de las organizaciones internacionales más jóvenes existentes, la OMC es la sucesora del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) y aunque la OMC tiene pocos años de haber surgido es importante saber que el sistema multilateral de comercio, cumplió 50 años hace ya cierto tiempo.

En los últimos 50 años se ha visto un crecimiento excepcional del comercio mundial, las exportaciones de bienes y mercancías han tenido un aumento promedio anual del 6 por ciento y en el año 2000, el total de los intercambios comerciales era 22 veces superior al nivel alcanzado en el año de 1950. El GATT y la OMC han favorecido a desarrollar un sistema comercial fuerte y próspero que ha permitido lograr un crecimiento sin precedentes. El sistema se creó mediante una serie de negociaciones comerciales celebradas en el marco del GATT (Organización Mundial de Comercio, p. 3, párrafo 3).

Una de las primeras rondas se centró principalmente en las disminuciones arancelarias a los productos, luego las negociaciones pasaron a tratar otros temas como lo son las medidas antidumping y las medidas no arancelarias. La última ronda llamada Ronda de Uruguay dio lugar a la creación de la OMC, pero esto no supuso el final de las negociaciones: algunas continuaron después de concluida la Ronda Uruguay.

En el año de 1997 específicamente en el mes de febrero se logró un acuerdo sobre los servicios de telecomunicaciones y los 69 gobiernos aceptaron una serie de medidas de liberalización que iban más allá de las acordadas durante la Ronda Uruguay; en ese mismo año 40 los gobiernos lograron concluir las negociaciones sobre el comercio en franquicia arancelaria de productos y bienes como los de tecnología de la información y 70 miembros pactaron un acuerdo sobre los servicios financieros que abarca más del 95% del comercio de servicios bancarios así como también de seguros, de operaciones con valores y de información financiera (Organización Mundial de Comercio, p. 3, párrafo 5).

Integración económica

La integración se puede describir como el proceso y el resultado de mantener unidas las partes de un todo. Se puede aplicar a diversos campos como a la sociedad, a la política y en este caso a la economía, la integración es agrupar diversos elementos específicos que forman parte de un conjunto en común para brindar beneficios por partes iguales a los miembros de esa integración; cómo dato importante se debe conocer que lo contrario a integración es la exclusión y discriminación y esto no se puede dar entre economías que buscan crecer en conjunto.

Gracias a los buenos resultados obtenidos en la Unión Europea y otras partes del mundo, se han desarrollado mecanismos de política económica para mejorar el nivel de vida de las personas y se ha obtenido el apoyo general de las entidades económicas. La integración económica se ha utilizado como una herramienta para lograr esta meta, se puede decir que la integración es un proceso económico en conjunto con actividades sociales diseñadas para promover las relaciones comerciales entre países.

También se define como el modelo por medio del cual los países de una región pretenden favorecerse entre sí, a través de la eliminación paulatina de barreras al comercio, si una integración económica amplía las barreras en los mercados el comercio disminuye notoriamente. Una de sus características principales es brindar fortalecimiento institucional y libre funcionamiento de las reglas del mercado, a la vez también se enfatiza en la apertura de mercados, eliminación de las barreras comerciales y fomento de la cooperación política e institucional.

Morales (2018) citando a Mediterráneo Económico, (2012), pág. 215 menciona que:

La integración económica es un proceso que describe los diversos modos a través de los cuales los países pretenden beneficiarse mutuamente a través de la eliminación progresiva de barreras al comercio. De modo que dos o más mercados

nacionales previamente separados y de dimensiones unitarias, estimadas poco adecuadas, se unen para formar un solo espacio económico (mercado común) de dimensión más idónea.

Objetivos de la Integración Económica

1. Incrementar el intercambio de bienes entre los países miembros.
2. Eliminación de barreras al comercio y a la libre circulación de mercancías y personas.
3. Disminución de riesgos que generan situaciones de incertidumbre en la economía global.
4. Establecer tarifas o aranceles externos a los países no miembros.
5. Implementación de políticas comunes en distintos sectores de la economía.

Etapas de la integración

La integración cuenta con cuatro grandes e importantes etapas, cada una de ellas se especializa en diferentes áreas de ayuda al comercio, a nivel general la primera etapa busca eliminar parcial o totalmente los aranceles, la segunda busca la libre circulación de bienes bajo un mismo tipo de gravamen para todas las partes miembros, la tercera se basa en la liberación de diversos factores y un espacio sin fronteras internas y la última, pero no menos importante, busca la incorporación de una moneda única como elemento tangible de la integración económica.

Vega Brizuela (2015) citando a Bela Balssa (1964), pág.2, menciona que:

La integración económica posee grados diversos de integración, los cuales son:
“Área o Zona de libre Comercio, Unión Aduanera, Mercado Común, Unión económica e Integración económica total”

Vega (2015) indica lo siguiente:

El primero de los grados mencionados es la Zona de Libre Comercio que consiste en una zona en donde los países miembros o participantes tratan de reducir o bien eliminar los aranceles y restricciones no arancelarias buscando como objetivo principal que los productos de los países participantes puedan circular libremente por sus territorios, manteniendo unidades arancelarias con los países no participantes.

El segundo de los grados es la Unión Aduanera, en esta fase los países participantes establecen un externo arancel común con los países que se encuentran fuera de la unión, también eliminan todo tipo de discriminación a los movimientos de mercancías. Continuando con las etapas se da mención a la constitución de un mercado común, aquí aparece la libre circulación de factores como, por ejemplo: mercancías, personas y también el capital.

Continuando con las fases se desarrolla la Unión Económica y en esta etapa se acuerdan políticas económicas de los distintos países miembros, uniendo cada una de estas etapas se forma de Integración Económica Total donde se produce la unión de todas las políticas tanto monetaria, fiscal como social, dando como origen al establecimiento de una autoridad supranacional para la toma de decisiones de carácter obligatorio para todos los miembros.

Zona Libre Comercio:

Se da en esta etapa un convenio o bien un proceso de negociación donde dos o más países convienen eliminar gradualmente la totalidad de las barreras arancelarias, es decir, los países disminuyen entre sí sus tarifas poco a poco hasta quedar en cero, pero mantienen sus tasas y medidas con terceros países; un dato importante es que no solo se hace referencia a los aranceles sino que tratan temas como: medio ambiente, cooperación, normas laborales y demás aspectos que pueden servir de ayuda para ambas partes.

De acuerdo con Morales (2018) se define como:

El período en el que varios países se ponen de acuerdo para eliminar total o parcialmente, los derechos de aduana (aranceles) y las restricciones (permisos, recios, cuotas, entre otros), a fin de que los bienes y servicios originarios de cualquiera de los países firmantes. El objetivo de la creación de una zona de libre comercio es aprovechar las ventajas de la economía de escala y en consecuencia aumentar la dimensión y productividad de las empresas existentes en los países signatarios del tratado. El libre cambio nació en el siglo XIX como una reacción frente a las trabas comerciales introducidas por el mercantilismo. El libre cambio, puede definirse como aquella situación de las relaciones económicas en que es posible el comercio internacional sin trabas comerciales ni barreras arancelarias verdaderamente importantes.

Un Área de Libre Comercio tiene como objetivo primordial eliminar barreras arancelarias, así como iniciar condiciones para una competencia justa y leal, aumentar las oportunidades inversión, proporcionar protección a los derechos de propiedad intelectual e instaurar procedimientos para la aplicación de los tratados, así como fomentar la cooperación ya sea bilateral, trilateral, regional o multilateral de los países participantes.

Unión Aduanera:

La unión aduanera se define como un acuerdo entre varios países, donde se aprueba un libre comercio entre ellos y la creación de una tarifa o arancel externo común para los productos que procedan o que se dirijan a terceros países u otros bloques comerciales no miembros; la unión aduanera también unifica la política comercial hacia el exterior, esto se refiere a que se busca que

los productos provenientes fuera de la unión no ingresen a un país pagando un arancel y luego se exporten a otra nación del bloque, con un arancel e más alto, sin pagar impuestos.

Morales (2018) la define como la etapa en la que los países permiten la libre circulación de los bienes, donde establecen una tarifa arancelaria común, de modo que cualquier país que quiera vender en los países firmantes está sujeto al mismo tipo y monto de gravamen; adicional también consiste en fijar un mismo impuesto a todos los productos que provengan del exterior. La unión aduanera supone la aceptación del proteccionismo como situación subóptima, aceptando creación de un área de libre comercio en el interior del área protegida.

Uno de los objetivos de la Unión Aduanera es aprovechar la eficiencia derivada de la división internacional del trabajo; también cabe destacar que solo implica el libre tránsito de mercancías entre los miembros de esta unión aplicando una tarifa única, si esta no existiera, cada estado tendría una política exterior diferente y para evitar que un producto de un estado no miembro ingresara a la comunidad por medio del estado con la tarifa más baja, el área de libre comercio tendría que instaurar reglas de origen específicas y revisiones rigurosas en las fronteras.

Vega Brizuela (2015) menciona que por su parte el Acuerdo General sobre Tarifas y Comercio (GATT) establece una serie de requisitos que se deben cumplir para que se constituya una Unión Aduanera y estos son: “a) la eliminación sustancial de todas las tarifas y otras formas de restricciones al comercio, entre los países participantes y b) el establecimiento de tarifas uniformes y otros reglamentos relativos al comercio exterior, en relación con las economías que no son participantes” (Balassa, 1964, p.23)

Mercado Común

Es una forma de integración económica en la que dos o más países miembros, además de establecer una unión aduanera, buscan eliminar poco a poco todas las barreras arancelarias que

delimitan el comercio entre ellos y establecen un arancel común frente a terceros países, adicional a esto, permiten el libre movimiento de los factores productivos entre ellos.

Morales (2018) en materia de Integración Económica dice que la tercera etapa conocida como Mercado Común se caracteriza por la liberación de los factores productivos de todos los Estados participantes, esta información se extrae del siguiente párrafo:

Se llama mercado común único y supone el establecimiento de un espacio sin fronteras internas, con una o varias políticas comunes que garanticen la libre circulación de los diversos factores productivos (bienes, personas, capitales y servicios) al interno del territorio de todos los países miembros, implica, en consecuencia, la superación de las barreras físicas y cualquier tipo de obstáculo al comercio, a fin de facilitar el completo y libre intercambio económico (Ulate, 2001, p.28)

Esta etapa se encuentra afianzada en un primer momento en el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y el Acero y en el Tratado de la Comunidad Económica Europea en donde los Estados Europeos se comprometieron en establecer un mercado común, etapa que conceptualiza la Gran Enciclopedia de Economía como: “Forma de integración económica más fuerte que la unión aduanera, pero en la que se da un paso más y se permite la libre circulación de personas, capitales y servicios entre todos los países miembros” (La Gran Enciclopedia de Economía, 2015).

Unión Económica:

La Unión Económica es el acuerdo comercial internacional de mayor jerarquía ya que involucra la coordinación general de las políticas económicas de los países participantes. El objetivo principal es lograr una situación de convergencia y unificación, también traduce en la

creación de mercados comunes entre dos o más países y eliminando gran número de barreras ligadas al comercio estimulando las exportaciones e importaciones.

Vega Brizuela (2015) citando a Ulate Chacón (2014) indica que la cuarta etapa de la integración económica es la Unión Económica, en esta fase los Estados Centroamericanos se comprometieron a alcanzar de manera gradual y progresiva esta etapa dónde se requieren ciertos requisitos para ser consolidada y estos son los siguientes:

Para ello se impone la coordinación y armonización de todas aquellas políticas macroeconómicas y sectoriales como: comercio exterior, agrícola, industrial, monetario y fiscal, servicios, aduanera, transportes, comunicaciones, etc.; a fin de asegurar las condiciones necesarias a la libre competencia del mercado. Uno de los aspectos fundamentales es la incorporación de la moneda única como elemento tangible de la integración económica, cuya incorporación incidiría en pasos posteriores más avanzados como sería la unión política (p.88-89).

Del párrafo mencionado anteriormente se pueden hacer énfasis a un concepto que caracteriza a la Unión Económica, este concepto es: La Armonización de Políticas Macroeconómicas y se define de la siguiente manera:

Se puede hablar de armonización de políticas en una variedad de situaciones, entre territorios de una misma unidad política, entre naciones que comparten alguna autoridad común sin llegar a tener una integración política completa y entre naciones que carecen por completo de algún grado de integración política. La armonización internacional puede darse en tomo a temas tan amplios como política monetaria y política fiscal, o más específicos como leyes de contratos, supervisión bancaria, regulación de seguros, protección a la propiedad intelectual, leyes laborales, leyes sobre el medio ambiente, leyes de estándares de productos, leyes de comercio entre otras. (Vega Brizuela 2015, mencionando a Velarde, 1998, p.1)

Historia de la Integración Centroamericana

Uno de los primeros procesos que surgió en América Latina y el Caribe fue el de integración centroamericana, sus inicios se remontan en la década de 1950 por iniciativa de los Gobiernos Centroamericanos y del Caribe (CEPAL). A lo largo de la historia el proceso ha pasado por tres etapas: la primera fue de formación durante una período de 20 años; en la segunda pasó por una crisis interna y externa, en la década de 1980, la tercera y última fue de adaptación y fue en la década de 1990.

La primera etapa mencionada se le conoce como de “integración hacia adentro” debido a que se apoyaba en el pensamiento inicial de la CEPAL, el objetivo original era promover el comercio y la industrialización subregionales ampliando su mercado nacional y promoviendo industrias nacionales y regionales. Cordero (2016) citando a Cepal (1971) indica que los primeros pasos se dieron en 1951 cuando los gobiernos de los países mencionados decidieron constituir un Comité de Cooperación Económica para el Istmo Centroamericano (CCE), integrado por los Ministros Centroamericanos de Economía —y la CEPAL actuando como Secretaría.

Sistema de Integración Centroamericano (SICA)

De acuerdo con Morales (2018) en el año de 1991, específicamente el 13 de diciembre, en el marco de la XI Reunión Cumbre de Presidentes Centroamericanos con sede en Tegucigalpa, Honduras, se suscribe el Protocolo de Tegucigalpa a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos, el cual dio origen al Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), como un nuevo marco jurídico-político.

Su objetivo fundamental es concretar firmemente la integración de Centroamérica sobre la base del respeto, protección y promoción de los derechos humanos, para convertirla en una región de paz, libertad, democracia y desarrollo. El SICA es el marco institucional de la Integración Regional de Centroamérica y fue creado por los Estado mencionados a continuación:

- a. Belice
- b. Costa Rica
- c. El Salvador
- d. Guatemala
- e. Honduras
- f. Nicaragua
- g. Panamá

Principales razones para Integrarse

Cuando toda una región quiere formar parte de un Sistema de Integración es porque busca beneficios de común acuerdo, es importante que cada país deje claro que está y que no está dispuesto a negociar, un punto clave es conocer todo el plan de integración para tener presente los beneficios que pueda traer a la población en general, tanto en temas de compra y venta de mercancías, derecho humanos y demás factores importantes.

A continuación se desglosan algunas de las razones para integrarse, estas buscan la unión de toda una región que trabaja para el crecimiento de manera unidad y así poder seguir forjando alianzas estratégicas:

- El tamaño reducido de sus poblaciones, territorios y economía, que condiciona su modelo de desarrollo y sus relaciones internacionales.
- La integración ha demostrado, en el pasado, que contribuye de manera positiva a la resolución de diferencias que se presentan en la región, como ocurriera en la década de los ochenta con los conflictos armados.
- En el proceso de integración centroamericana los países pueden decidir, cada uno, el ritmo al que quieren participar en el proceso y colectivamente decidir hasta donde quieren

llevarlo. En ese sentido el Protocolo de Tegucigalpa no condiciona la velocidad y profundidad de la integración, la facilita.

- La integración proporciona un entorno más efectivo para abordar aquellos retos que comprometen el bienestar de la población de los países de los países miembros del SICA. (página web de la Alianza Mesoamericana por la Biodiversidad)

Algunos de los retos que comprometen el bienestar de la población que forma parte del SICA son la mejora de los mercados locales de bienes y servicios, la constante lucha contra la pobreza y la desigualdad, esta parte de la población es la que siempre se ve afectada por cualquier cambio que un gobierno desee efectuar, la protección de los recursos naturales que son un factor de primera importancia hoy en día, la inserción adecuada en el ámbito político, la prevención y manejo de desastres los cuales ocurren en los momentos que menos se esperan y se deben afrontar desde el día uno y por último el combate al crimen organizado y la seguridad democrática.

¿Cuáles son los propósitos del Sistema?

La página web de SICA indica que este Sistema tiene varios propósitos de gran importancia para el correcto y eficaz desarrollo del comercio entre países, se puede mencionar que uno de los más importantes es llenar un vacío existente en la integración, es decir, es un ente principal encargado del tema. La forma en cómo está desarrollado el protocolo de Tegucigalpa, evidencia que el SICA persigue que Centroamérica se convierta en una región de paz, libertad, democracia y desarrollo.

De manera amplia muestra que todas las entidades que conforman el SICA deben guiarse por el protocolo establecido e inspirarse en él para desenvolver cualquier tipo de estudio y análisis. De manera detallada y expedita plantea los siguientes propósitos a desarrollar para el sistema:

- a. Consolidar la democracia y fortalecer las instituciones.
- b. Concretar un modelo de seguridad regional.
- c. Impulsar un régimen amplio de libertad.
- d. Lograr un sistema regional de bienestar.

- e. Alcanzar la unión económica y fortalecer el sistema financiero.
- f. Fortalecer a la región como bloque económico en el mundo.

**Protocolo de Tegucigalpa
a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos
(ODECA)**

El Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE) menciona que el 13 de diciembre de 1991, los Presidentes del Istmo Centroamericano, firmaron el Protocolo de Tegucigalpa, que reforma la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), que constituye el "Sistema de la Integración Centroamericana" readecuándolo a la realidad y necesidades actuales, para así poder alcanzar de manera efectiva la integración centroamericana, este ajuste debe estar dirigido a establecer y consolidar el sistema de integración centroamericano, que dará seguimiento a todas las decisiones adoptadas por la Conferencia Presidencial y coordinará su implementación.

En base a lo anterior, los presidentes decidieron reformar la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA) la cuál fue suscrita en la Ciudad de Panamá, el 12 de diciembre de 1962, de acuerdo con este protocolo. A modo de conocer a los presidentes de cada país mencionado se detalla el siguiente listado:

- Rafael Ángel Calderón Fournier: presidente de la República de Costa Rica
- Alfredo F. Cristiani Burkard: presidente de la República de El Salvador
- Jorge Serrano Elías: presidente de la República de Guatemala
- Rafael Leonardo Callejas Romero: presidente de la República de Honduras
- Violeta Barrios de Chamorro: presidenta de la República de Nicaragua
- Guillermo Endara Galimany: presidente de la República de Panamá

Secretaría de Integración Económica de Centroamérica (SIECA)

La SIECA es el organismo técnico y administrativo para el proceso de integración económica de Centroamérica, posee personalidad jurídica conforme al derecho internacional, tiene

autonomía funcional, es el nexo de acción de las demás secretarías del subsistema económico y coordina con la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA).

Esta secretaría asegura la correcta aplicación del "Protocolo del Acuerdo General de Integración Económica Centroamericana" (Protocolo de Guatemala) y otros instrumentos legales de integración económica regional, así como la implementación de las decisiones del subsistema económico, posee como visión Contribuir a la consolidación del proceso de integración económica centroamericana y su inserción a los mercados internacionales y como visión que Centroamérica económicamente integrada e insertada en los mercados internacionales. (Página web SECA).

Es importante mencionar que existe un Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica y la página web del SIECA lo detalla de la siguiente manera:

Bajo el marco del Subsistema de Integración Económica, el Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana -conocido como Protocolo de Guatemala- establece en los artículos 28 y 41 que la SIECA es la Secretaría del Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN). Asimismo, estos artículos establecen que el COMITRAN lo integran la Reunión de Ministros de Infraestructura, responsables de coordinar y armonizar sectorialmente sus acciones en materia de transporte, movilidad y logística.

La SIECA es la primera instancia del SICA en certificarse en: Gestión de la Calidad Gestión de la Seguridad de la Información y Gestión de Servicios de Tecnologías de la Información. Con las certificaciones obtenidas, la SIECA fortalece sus procesos de mejora continua, garantizando que los servicios que ofrecen sus plataformas informáticas permanezcan actualizados y aporten valor a la región centroamericana

Presupuesto de la SIECA

La SIECA posee un presupuesto que está ofrecido por la contribución monetaria de cada estado parte para el sostenimiento de la Secretaría. La aportación anual acordada por el Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) debe ser entregada a la SIECA por cada Estado Parte dentro de los primeros cuatro meses de cada año sin excepción alguna.

La estructura de la SIECA se basa en un reglamento interno y la asignación de sus puestos es conforme al presupuesto concedido por cada país miembro. La descripción de puestos está regulada en el Manual de Organización Administrativa. Este documento dicta los niveles jerárquicos específicos de las dependencias de la SIECA, indicando funciones, responsabilidades, interrelación y los canales formales de comunicación que existen entre los distintos niveles y su personal (Página web del SIECA)

En temas de auditoría se hace a nivel interno y externo. Externamente, es revisado por el Comité de Fiscalización Regional del SICA, asimismo, empresas externas e independientes también realizan auditorías anuales. El departamento de auditoría interna es responsable de verificar el cumplimiento de las medidas de control necesarias para la gestión de la agencia de evaluación.

Cooperación Internacional y Socios Estratégicos

Esta entidad tiene como una de sus funciones principales desarrollar planes en pro de la competitividad y crecimiento a nivel regional, reconoce la responsabilidad que las instituciones y organismos regionales tienen para incidir en un futuro más prometedor y mantiene un alto nivel de compromiso en el diseño, desarrollo e implementación de cualquier proyecto.

La SIECA crea y desarrolla alianzas y planes para optimizar la competitividad, inclusión y productividad a nivel regional, enlazando el proceso de integración económica centroamericana con el cumplimiento de la Agenda 2030, la secretaría realiza proyectos de apoyo regional en las siguientes áreas prioritarias: Profundización de la Integración Económica, Fortalecimiento de Cadenas Regionales de Valor y Fortalecimiento Institucional (Página web del SIECA).

La SIECA en su página web informa que mantiene una cooperación continua con agencias del sector público, organizaciones del sector privado y la academia. Para aprovechar la integración económica de Centroamérica como plataforma de competencia, inclusión y desarrollo sostenible, Centroamérica cuenta con los siguientes socios estratégicos en diferentes formas de cooperación: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos OCDE, Eurochambers, Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL, Centro de Comercio Internacional, INCAE Business School, Cámara de Industria de Guatemala.

Principales instituciones centroamericanas integracionistas

De acuerdo con el SICA, para lograr la integración económica es necesaria la creación de instituciones representantes de los intereses de la región y ejecutar en la práctica las disposiciones de los gobiernos, en este caso intervienen las secretarías, bancos y parlamento como encargados principalmente de los logros alcanzados hasta la fecha, entre los que destacan:

- Reunión de presidentes de la región centroamericana.
- Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) con su oficina central en Tegucigalpa.
- Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), cuya Secretaría Ejecutiva está ubicada en San Salvador.
- Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) localizada en Guatemala.
- Secretaría Ejecutiva del Consejo Monetario Centroamericano (SECMCA) en San José.

- Parlamento Centroamericano (PARLACEN) con sede en Guatemala.

Estas instituciones juegan un papel muy importante y son pieza clave para el correcto desempeño de la formación de la integración económica, cada una de ellas maneja una parte del proceso de manera ágil esto en base a la función principal por la cual fueron creadas en su momento, cuando se toma el apoyo de varias instituciones para crear una integración económica se debe hacer de manera rigurosa ya que el fallo de algunas de ellas puede ser el fin del proyecto general.

Federación Centroamericana de Transporte FECATRANS

De acuerdo con el SICA tal y como lo expone en su página web, esta Federación fue fundada legalmente en la República de Guatemala el 23 de julio de 1996 y fue reconocida su personería jurídica hasta 19 de noviembre de ese mismo año, quedando inscrita en el Registro Civil de la Ciudad de Guatemala el día 4 de 1996, es una entidad de carácter privado, social, no lucrativa y no religiosa, que agrupa las entidades de transporte de carga de la región centroamericana y Panamá, legalmente constituidas en sus países de origen.

Esta Federación se relaciona directamente con el sector transporte a nivel Centroamericano y también incluye a Panamá, busca promover las buenas relaciones comerciales entre los países miembros defendiendo los intereses económicos de cada uno de ellos, no admite actos ilícitos bajo ningún motivo, trabaja de la mano con el SICA para buscar mejoras en integración y velar por el cumplimiento de normas de bioseguridad en tiempo de Covid-19.

Funciones

Los fines y objetivos de la Federación Centroamericana de Transporte son los siguientes:

- Coordinación de intereses que son comunes a las Asociaciones miembros tratando con las distintas autoridades gubernamentales, autónomas, y descentralizadas a nivel nacional e internacional.

- Promover relaciones de amistad coordinando la transferencia de tecnología y recursos, intercambio comercial y de información entre los miembros de la Federación.
- Defender los derechos e intereses sociales y económicos de las asociaciones miembros.
- Velar por la prestación eficiente y efectiva del servicio de Transporte de Carga a nivel nacional e internacional.

Comercio Internacional

El comercio internacional es el intercambio, transacción y venta (para exportación) o compra (para importación) de bienes, materias primas, productos finales y también servicios entre dos o más países, este intercambio se da en distintas divisas y en diferentes formas de pago, según sea la relación comercial de las partes involucradas. Cabe mencionar que además de eliminar prohibiciones y barreras arancelarias, el desarrollo del comercio también se beneficia de la existencia de la liberalización comercial.

El comercio internacional permite que cada país coloque sus productos en diferentes partes del mundo, generando así grandes relaciones comerciales y que a nivel mundial el ser humano pueda llegar a satisfacer sus deseos de consumo de productos que en su país no se dan por razones ya sean climatológicas, tecnológicas, mano de obra escaza, capital disponible y espacio de tierra para el cultivo. Cabe destacar que cada país se especializa en diferentes productos y esto genera ventajas competitivas

La Organización Mundial del Comercio en su página Web expone sobre El Plan Ayuda para el Comercio brinda asistencia a los países en desarrollo, especialmente a los países menos adelantados, para permitirles comerciar. Muchos países en desarrollo enfrentan barreras de infraestructura relacionadas con el suministro y el comercio, que limitan su capacidad para participar en el comercio internacional, esta iniciativa fue encabezada por la OMC y posteriormente impulsa por los gobiernos de los países en desarrollo.

Comercio sin discriminación:

Al aplicar un beneficio a un país es específico en cualquier ámbito a nivel de comercio, por ejemplo la reducción de un arancel y no aplicar este mismo beneficio a los demás países miembros, se genera el comercio desleal, este principio es conocido como el trato a la nación más favorecida y hace que el comercio sea poco transparente ya que no se dan las mismas provisiones a todos los países por igual, esto genera que un país es específico comercialice más sus productos en los mercados internacionales que los que no tienen esta ventaja competitiva.

Cardona (2018) menciona que este principio se establece en la cláusula de la nación más favorecida (NMF), la cual dicta que todas las partes contratantes del GATT están obligadas a otorgarse mutuamente un trato tan favorable como el que den a los demás países en lo referente. Por esto ningún país puede conceder, a otro país, preferencias arancelarias sin ofrecer estas preferencias a otros países miembros del GATT. A la vez, tampoco se pueden establecer discriminaciones comerciales contra países individuales. (p.60)

Comercio transparente y previsible:

Este tipo de comercio tiene sus puntos y objetivos trazados, se puede decir que garantiza el derecho humano y constitucional de acceso a la información, vela por que la administración de los recursos públicos de forma adecuada, comprensible y también transparente promueve la participación ciudadana y la rendición de cuentas, y pretende recobrar la confianza de los habitantes en las instituciones públicas y prevenir actos de corrupción.

Cardona (2018) hace referencia a que este tipo de comercio tiene sus puntos y objetivos planteados, se puede decir que garantiza el derecho humano y constitucional de acceso a la información requerida, vela por que la administración de los recursos públicos de forma adecuada y transparente, promueve la participación ciudadana y la rendición de cuentas, y pretende recobrar la confianza de los habitantes en las instituciones públicas y prevenir actos de corrupción. (p.60)

También detalla lo siguiente:

El principio de comercio transparente y previsible tiene validez en la medida en que los niveles de los derechos arancelarios se consolidan como resultado de negociaciones entre las partes contratantes del Acuerdo General. Aunque se permite la renegociación de gravámenes consolidados, se trata de evitar el regreso a derechos arancelarios más elevados. En caso de que se acuerden incrementos en los aranceles consolidados, los países involucrados deben compensar a los demás signatarios con otras medidas que vayan en pro de mayores niveles de libre comercio.

Transporte

Es importante mencionar que el tema de transporte nació gracias a las necesidades del hombre en tiempos pasados, la necesidad de obtener productos que debido a sus condiciones les era difícil conseguir, por ende, buscaron la manera de como adquirirlas. El hambre fue una causa de ello, el deseo de las personas por conseguir productos o bienes que no podían tener debido a sus condiciones, hacía que las personas buscaran la forma de intercambiar sus abundancias para satisfacer sus carencias y así de esta manera inicio a darse comercio entre civilizaciones.

De este modo, se indica que el hombre no poseía ni posee la fuerza necesaria para el traslado de carga de un lugar a otro, por esta razón se tuvo que domesticar animales para poder efectuar el traslado de la carga de una manera ágil y rápida, con el paso de los años se cambiaron los animales por maquinas más desarrolladas y rápidas, ejemplo de ello son los barcos, camiones y aviones, los cuales son capaces de movilizar mayor volumen de carga en tiempos cortos.

Gracias a los avances tecnológicos y la necesidad del hombre por satisfacer sus necesidades, dio origen la creación de la máquina de vapor, lo cual trajo consigo un fuerte crecimiento del

comercio entre diferentes pueblos, civilizaciones y naciones. Lo anterior refleja que todas las sociedades han tenido la necesidad de intercambiar sus objetos y mercancías por otras de mayor interés o necesidad, dependiendo de la carencia que tenga cada una en cada caso, ya que lo que puede ser en abundancia para uno, puede ser la necesidad para el otro, dicha relación es la base del comercio.

De acuerdo con Saéñz (2018) se define este término como “un sector estratégico, en nuestra economía, ya que permite la movilidad y el intercambio de personas, mercancías o bienes, algo fundamental en un mundo globalizado” (p.14). Es una herramienta importante para el desarrollo de diferentes sectores productivos, su contenido principal es el comercio entre particulares y empresas, por lo que busca servicios eficientes para obtener mejores beneficios económicos.

Transporte por carretera

El transporte terrestre es un clásico en el campo de la carga y sigue siendo una opción versátil y eficaz para múltiples necesidades, una de las ventajas del transporte por carretera destacan en la rapidez para cortas y medias distancias para las movilizaciones agregándole a este la flexibilidad y el servicio puerta a puerta. La implementación de la logística vial es más flexible, porque puede adaptarse a las necesidades específicas de carga y ruta, y aun así obtener precios muy razonables.

En la mayoría de los países y en el transporte internacional, el transporte terrestre por camión es un factor esencial, se considera un eslabón importante en la cadena de transporte multimodal porque tiene la conveniencia de conectar el puerto o estación de tren con el destino final, el papel del transporte en camiones varía dependiendo de la región en la que se vaya a utilizar el servicio ya que existen regiones en el mundo donde los ferrocarriles transportan las cargas debido a su gran desarrollo en transporte y por eso los camiones se utilizan para entregas pequeñas o de pocas distancias.

Este tipo de transporte es utilizado para la movilización de cargas sobredimensionadas y con requisitos de especiales solicitados por los clientes dueños de la carga, para abarcar un poco este tema tan interesante se puede mencionar que cuando un barco o avión bajan en muelle y en aeropuerto respectivamente carga suelta, esta debe colocarse en un equipo especial ya sea flat rack o low boy para su posterior movilización en carretera hasta la bodega del cliente.

El transporte de carga es un factor primordial para la activación y crecimiento de la economía, ya que gracias a esto se permite la circulación de bienes y personas, entre los diferentes medios de transporte, este en específico juega un rol muy importante tanto a nivel nacional como internacional ya que es uno de los más utilizados luego del transporte de ferrocarril que en muchos países del mundo si está desarrollado a la totalidad.

Sáenz (2018) dice que el transporte por carretera posee una característica muy particular y es que tiene la posibilidad de transportar la mercancía puerta a puerta, ya que la accesibilidad es total, es un medio flexible, pues se pueden transportar diferentes tipos de cargas (p.15). Este término también debe asociarse al transferir personas de un lugar a otro, los seres humanos día a día hacen uso de este, de forma personal o dependiendo de servicios públicos y privados.

Tipos de camiones para el transporte terrestre

Los vehículos más populares en el transporte terrestre son los camiones, que se pueden clasificar según sus características en camiones articulados y rígido, la unidad de tracción de los camiones articulados está separada del remolque, lo que los hace más versátiles, ya que el remolque se puede desenganchar y dejar en la bodega de carga o dejarlo en la aduana cuando se carga la mercadería en el muelle o en la fábrica del productor, los rígidos tienen la tracción y la unidad de carga ensamblada en la misma estructura, es un vehículo de una “sola pieza”.

A continuación se detallarán los diferentes tipos de camiones que existen para el transporte terrestre de mercancías, la página web de la empresa Insurance Brokers Corp los desglosa en el orden de más común hasta los más detallados y complejos, su uso dependerá de la necesidad que se tenga en ese momento así como por la naturaleza de la carga, estos son:

- **Camión:** es un vehículo automotor que por su gran tamaño, capacidad y fuerza se usa para el transporte de carga mediana.
- **Tracto camión:** estos están creados para arrastrar semirremolques y remolques, sirven para transportar grandes sumas de carga y se utilizan para trasladar contenedores.
- **Camión refrigerado:** es una unidad especializada para transportar productos perecederos que necesitan bajas temperaturas para conservar su naturaleza, están creados con un dispositivo especial que regula la temperatura interior.
- **Camión cisterna:** es un equipo especializado en transportar líquidos, gases y químicos, también sirven para transportar petróleo, corrosivos, al igual que productos alimenticios como cerveza, vino y licores.
- **Camión tolva:** está diseñado para transportar productos que no se dañen con el paso del tiempo, los lados y la parte posterior están cercados con una baranda y protegidos del clima por lonas o carpas impermeables.
- **Camión cama baja:** es un camión que tira una plataforma para movilizar maquinaria o equipos pesados para construcción como excavadora, autobuses y carga con sobredimensión.
-
- **Camión jaula:** es camión diseñado con una jaula metálica y se usa para el transporte de ganado, al ser animales vivos necesitan un espacio abierto para que puedan respirar.
-

- **Camión porta vehículos:** este tipo de camión cuenta con una plataforma que sirve para trasladar vehículos, posee un mecanismo para cargar y descargar, de manera ágil y rápida, generalmente se utilizan para transportar vehículos que serán exhibidos en ferias de autos.

Las unidades de transporte terrestre cuentan con diferentes medidas y estas se utilizan dependiendo del volumen de carga que se desee transportar por eso es importante conocer bien el producto que se desea transportar para evitar solicitar una unidad que no sea la adecuada para el bien a movilizar e incurrir en multas y gastos extra, estas medidas son:

Tabla 1 Medidas de unidades terrestres

Unidad	Capacidad
48'/53' pies	20 toneladas, 24 paletas.
24'/26'/28'pies	12 toneladas, 12 paletas.
24'/26'/28'pies	8 toneladas, 12 paletas

Nota: creación propia basada en definiciones de la fuente Hernández et al. (2014)

Ventajas transporte terrestre

Cuando una empresa se plantea enviar mercancías, siempre busca un medio de transporte que pueda brindar el servicio más efectivo, económico, el más puntual y el que pueda garantizar la llegada completa de los materiales involucrados, a continuación se mencionan algunas de las ventajas que son tomadas en cuenta al momento de la coordinación logística.

Rapidez en las entregas y ayudas en plazos de transporte: el transporte en carretera es uno de los transportes con tiempos de entrega bajos y gracias a ello son utilizados con mucha frecuencia para mover mercancías, si se desea contratar este servicio es cuestión de minutos para

realizar la llamada y tener en cuestión de horas una unidad en planta para proceder con el cargado y despacho de la misma.

Por lo tanto, gracias a Cabrera (2011, p.18) se puede indicar que este tipo de servicio permite que los usuarios organicen su tiempo con la libertad que cada uno de ellos decida permitiendo flexibilidad en el servicio brindado, adaptándose a las necesidades que el cargador ocupe, estas unidades pueden viajar a varios kilómetros por hora haciendo que la entrega sea efectiva en los tiempos ya pactados.

Servicio puerta a puerta: la oportunidad de cargar mercancía en la puerta de la empresa fabricante del producto para ser embarcada y la llegada a la bodega de la empresa en destino (quién compró la mercancía) es una gran ventaja que ahorra tiempos y costos de entrega y que otros medios de transporte no pueden ofrecer ni competir contra ella ya que no poseen las características esenciales para lograrlo

Cabrera (2011, p.17) indica que este servicio es el único modo que posee la capacidad de tener suficiente penetración para poder realizar el cargue y descargue de las mercancías en cualquier punto tanto de origen como destino respectivamente asimismo menciona que los demás medios tanto barco como avión deben apoyarse siempre del servicio por carretera para poder cumplir con la entrega estipulada.

Mayor posibilidad de negociar: esta negociación se puede hacer en los cargues de las mercancías, se puede brindar un poco más de tiempo (siempre y cuando no se haya tramitado la documentación de salida), también en los cortes de la documentación ya que se puede entregar la carga tanto en un almacén fiscal como en la bodega del cliente, dándole un punto extra.

Continuando con Cabrera (2011, p.18) menciona que este medio permite que las operaciones sean organizadas por el cargador y el destinatario, donde las operaciones de carga y descarga las pueden realizar con completa libertad y en los horarios que más le convengan a ambas partes, los horarios de recogida y entrega se pueden planificar con tiempo y acorde a las necesidades

que pacten los involucrados en la operación, la contratación de este servicio es muy rápida y la respuesta es prácticamente inmediata.

Trazabilidad: se brinda seguimiento con los nuevos sistemas (GPS) y marchamos electrónicos en conjunto con otros dispositivos que permiten estar siempre pendientes de la ubicación de la unidad y de la mercancía, esto hace que si se da una incidencia de cualquier tipo, como una avería, otro vehículo pueda acudir y retomar el trayecto para que la entrega de la carga no se ve afectada.

Gracias a las tecnologías con las que se cuentan hoy es posible monitorear el tránsito de las unidades de carga, este servicio de trazabilidad mediante sistemas de rastreo se le ofrece a los clientes para que se sientan más seguros en el proceso y para que ellos mismos puedan dar seguimiento y de esta manera levantar la mano en caso de percibir cualquier eventualidad fuera de lo normal, esto genera un valor agregado al servicio marcando la diferencia con el resto de la competencia. Cabrera (2011, p.19).

Desventajas transporte terrestre

Como en todo medio de transporte, el terrestre también tiene desventajas que los usuarios deben considerar al momento de contratar el servicio, no siempre se debe tomar como factor principal el precio, sino que se deben analizar detalles primordiales para que la carga llegue en óptimas condiciones al destino, algunas desventajas son:

Siniestralidad: los accidentes en carretera con el paso de los años han disminuido gracias a los mecanismos de seguridad implementados, ejemplo de uno de ellos son los custodios en cabina, motocicleta y patrulla, sin embargo, no deja de ser uno de los transportes que presentan más robos de cargas, el aéreo es el transporte con menos accidentes al año, seguido del marítimo y del ferrocarril.

Badilla (2021) menciona que los robos de cargas en carretera son un tema que siempre afectará este tipo de servicio ya que cada país de Centroamérica cuenta con inseguridad vial, claro está unos menos que otros, pero el factor siempre está presente, cuando se generan manifestaciones es importante tener presente que el envío de carga se pone en riesgo ya que generalmente se roban mercancías de línea blanca o medicamentos y aquí la vida del conductor corre riesgo.

Capacidad: el volumen de las mercancías que puede llevar es inferior al del transporte marítimo, ya que un barco puede trasladar cientos de contenedores y un camión solo puede trasladar la cantidad de carga que pueda ingresarse en su interior, en este caso tendría que hacer muchos viajes o bien contratar más camiones para abarcar más volúmenes de cargas.

Badilla (2021) aclara que la cantidad de volumen que pueden transportar los equipos terrestres no se pueden comparar con los demás medios de transporte ya que las unidades se utilizan de acuerdo al volumen o pies cúbicos de la carga y una vez llenos deben despacharse, es posible que una empresa deba realizar más de un viaje por carretera para completar el pedido.

Contaminante: las emisiones de gases y la contaminación acústica son una de las mayores desventajas que se atribuyen a este tipo de transporte, que con el paso del tiempo ha avanzado en temas de eficiencia y disminuciones de emisiones de gases con los motores modernos a base de gases naturales y electricidad.

Mora (2020) menciona que las unidades de transporte terrestre son las que más contaminan el medio ambiente, esto se debe a la emisión de gases que liberan a la naturaleza en cada viaje que realizan, con las nuevas tecnologías existen mejoras en la fabricación de estos equipos utilizando a su paso nuevas fuentes de energía que ayudan al medio ambiente.

Restricciones: las grandes presas en carretera y las restricciones vehiculares pueden convertirse en su peor desventaja, estos factores son los responsables principales de que la carga llegue con retraso, sin embargo, los profesionales cuentan cada vez con mayores asistentes tecnológicos para adelantarse a estas incidencias y optar por vías alternativas para llegar a tiempo.

Mora (2014, p.26) indica que los países en vía de desarrollo hacen que la circulación de equipos terrestres transportadores de carga se vea afectados con los tiempos de entrega, ya que generalmente no cuentan con las carreteras adecuadas incluyendo aquí también los puentes que muchas veces no son aptos para cargas son sobredimensión tanto en altura como en anchura.

Movilidad

Moya (2017) citando a Gutiérrez (2012) aporta que:

Es una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas; involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana. (p.6)

En las ciudades modernas, la movilidad se ha transformado en una necesidad básica y un derecho, se necesita la movilización para que las personas puedan interactuar con los demás, intercambiar bienes y para acceder a servicios. Así, la posibilidad de desplazarse por y en la ciudad, se puede considerar como una de las libertades de las sociedades democráticas (Moya, 2017 citando a Lazo, 2008, p.6).

Como se expresa anteriormente, la movilidad se ha convertido en un elemento esencial en la sociedad y no solo abarcando el hecho de desplazarse de un sitio a otro y trasladar distintos bienes, sino que además, se debe valorar la calidad con la que se da ese movimiento, ya que genera un impacto significativo en los usuarios y por lo tanto, en la economía. Algunos aspectos como la rapidez, fiabilidad, seguridad, eficiencia y también costo, hacen que los individuos elijan el modo en cómo quieren transportarse y por medio de cuál servicio.

Transporte aduanero terrestre

Son personas, físicas o jurídicas auxiliares de la función pública aduanera, el transportista aduanero tiene como función velar por las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación del vehículo, la unidad de transporte (camión) y sus cargas ante el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) con el fin de tramitar ante la aduana el ingreso, arribo, tránsito, la permanencia o la salida de mercancías.

Se define como un sistema aduanero bajo el cual la aduana traslada mercancías desde la aduana de salida hasta la aduana de destino bajo el mismo control, y en el proceso cruza una o más fronteras, para las mercancías que circulan dentro del territorio del país bajo el sistema de tránsito aduanero terrestre internacional, la autoridad aduanera puede realizar inspecciones físicas basadas en la gestión de riesgos.

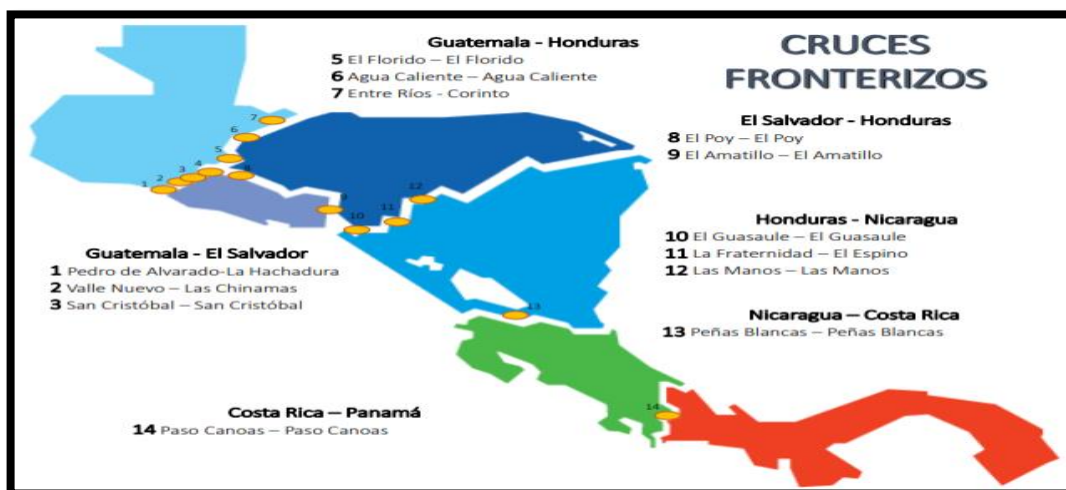
De acuerdo con Campos y Cruz (2020) el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA) (2003) en el artículo 30 establece que las unidades de transporte podrán utilizarse para la salida del territorio aduanero mediante cualquier aduana para el transporte de carga con naturaleza de exportación o reexportación y no podrán prestar servicios de transporte interno de mercancías.

Tiempos de tránsito desde Costa Rica hacia Centroamérica

Los tiempos de tránsito en un transporte, sea del tipo que sea, son muy importantes, ya que de acuerdo a estos los clientes programan las compras y el abastecimiento de su inventario, el transporte terrestre tiene la facilidad de que cuenta con tiempos relativamente cortos, claro está todo depende del origen y destino de la entrega de la mercancía, a continuación, se mencionan los días de tránsito desde Costa Rica a diferentes países de Centroamérica.

- San José – Ciudad Panamá: 3 días.
- San José – Managua: 2 días.
- San José – Tegucigalpa: 3 días.
- San José – San Pedro Sula: 4 días.
- San José – San Salvador: 3 días.
- San José – Ciudad Guatemala: 4 días.

A continuación, se detalla un mapa puntualizando los cruces fronterizos de los países de Centroamérica con sus respectivas aduanas de entrada y salida, es importante conocer este dato ya que brinda una idea más generalizada de las fronteras que se deben cruzar para ir de país en país y qué frontera es mejor para transitar, adicional se puede observar cómo es la ruta centroamericana:



Fuente: Central America Data: Buenas prácticas en el Transporte Terrestre Centroamericano (p.2)

Documentos para el transporte terrestre

Se necesita para el transporte terrestre documentos que deben presentarse en la aduana de salida para poder cruzar la frontera y así llegar al destino final, estos documentos deben estar perfectamente confeccionados para evitar atrasos con el tránsito en carretera; con el paso de los años se han implementado nuevos requisitos que han venido a sustituir algunos ya existentes y su objetivo es avanzar hacia un comercio más seguro y rápido, algunos de ellos son:

La Declaración Única Centroamericana (DUCA)

De acuerdo con la página web de la SIECA es el documento que une las tres principales declaraciones aduaneras que ampara el comercio de bienes en Centroamérica. La DUCA integra el Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA), utilizado para el comercio intrarregional de mercancías originarias; la Declaración para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, conocida como DUT, empleada para el tránsito internacional terrestre de las mercancías en Centroamérica; y la Declaración de Mercancías, también conocida como DUA o DM, utilizada para el comercio con terceros países fuera de la región.

La DUCA tiene tres modalidades y esta es una medida que facilita al comercio, que es el resultado del esfuerzo del trabajo de los servicios aduaneros de la región, así como del Consejo de Ministros de Integración Económica; y establece un paso firme hacia el fortalecimiento del proceso de la integración económica centroamericana.

- La DUCA-F para mercancías originarias de la región centroamericana.
- La DUCA-D para la importación o exportación de mercancías con terceros países fuera de la región centroamericana.
- La DUCA-T para el traslado de mercancías bajo el régimen de tránsito internacional terrestre.

Manifiesto

Badilla (2021) indica que es el formato de titulación emitido por el transportista, resguarda el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, cuando se movilizan en vehículos de servicio público, contiene información como la identificación de la empresa de transporte que lo expide; tipo de manifiesto; nombre e identificación del propietario; remitente, destinatario de las mercancías; descripción del vehículo en el que se transporta la mercancía; nombre, identificación del propietario, nombre conductor del vehículo; descripción de la mercancía, peso, lugar y dirección de origen, destino, valor a pagar, fecha y lugar del pago del valor a pagar.

Es el documento que resguarda el transporte de mercancías ante las autoridades cuando estas se movilizan en vehículos de servicio público, mediante la contratación de empresas de transporte de carga legalmente constituidas y debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte, es un documento muy completo que detalla toda la información de relevancia de la carga.

Factura comercial

La Real Academia Española la define como un documento donde se detallan los precios de los artículos o servicios brindados y que es entregada al cliente para que este realice el pago. La factura comercial no puede faltar al momento de transportar las mercancías, con ella se completa cierta información del manifiesto, adicional, indica cuanto debe pagar el consignatario de la carga de impuestos al momento de nacionalizar la carga en su país destino.

Carta Porte

Es un documento donde se detallan las mercancías que se transportan vía terrestre, es de carácter jurídico que prueba la existencia de un contrato de transporte anteriormente pactado, indica acerca de los términos en que se produjo el acuerdo y atribuye derechos sobre la mercancía transportada, los transportistas siempre deben llevarlas consigo ya que si alguna autoridad la solicita para revisión deben brindarla.

Documento Único Administrativo (DUA)

El Ministerio de Hacienda detalla lo siguiente:

Es una declaración realizada mediante transmisión electrónica de datos, a través de la que el interesado, indica el régimen aduanero y la modalidad que deberá aplicarse a las mercancías y mediante la cual suministra la información requerida para la aplicación del régimen solicitado.

El DUA (Documento Único Administrativo) es un documento que se utiliza en los procedimientos aduaneros de importación o exportación, este debe presentarse a la autoridad aduanera, este documento proporciona información sobre los productos que se van a importar o exportar y sirve como base para la declaración de impuestos.

Plan piloto para transportistas extranjeros que ingresan carga a Costa Rica

El comunicado N°42 llamado: “Transporte Terrestre vía Costa Rica: operatividad del plan piloto para transportistas extranjeros que ingresan carga a Costa Rica” fue elaborado en base al contenido de los Decretos Ejecutivos informados por Costa Rica, los acuerdos entre COMIECO y transportistas del sábado 30 de mayo del 2020, e información proporcionada por transportistas y empresas exportadoras. Vigencia: hasta el 15 de junio de 2020.

En el siguiente cuadro se detalla información de acuerdo con el tipo de operación, las modalidades permitidas son las siguientes:

Cuadro 1 Modalidades de acuerdo con el tipo de operación

TIPO DE OPERACIÓN	MODALIDAD
Tránsito Internacional de mercancías	Custodia y desplazamiento en caravana a través de ruta fiscal definida por autoridades
Importación (ingreso al territorio costarricense)	<p>El transportista podrá utilizar cualquiera de las tres modalidades siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ingreso a un Almacén Fiscal autorizado con rutas fiscales controladas (GPS y checkpoints) 2. Entrega en las bodegas del cliente (únicamente permito para productos refrigerados, peligrosos o a granel) 3. Ingreso a zona primaria para: <ul style="list-style-type: none"> • Desenganche de cabezal • Enganche de cabezal • Relevo de piloto

Fuente: Comunicado no. 42 transporte terrestre vía Costa Rica: operatividad del plan piloto para transportistas extranjeros que ingresan carga a Costa Rica (P.1)

Protocolos Sanitarios y Procedimientos de Acuerdo con las Modalidades Permitidas

A continuación, se detallarán las medidas a seguir para el traslado de mercancías vía terrestre hacia Centroamérica, es importante conocer de principio a fin el documento para saber cómo actuar antes un posible caso:

Arribo a puesto fronterizo:

Para las fronteras de Peñas Blancas, Las Tablillas, Paso Canoas, Sixaola, el transportista se debe someter a una valoración médica, si un transportista presenta síntomas se realiza la operación de desenganche y enganche de la plataforma en zona primaria y se da un cambio de piloto, si el transportista no presenta síntomas recibe orden sanitaria y migratoria continuando con su trayecto.

Traslado a la siguiente frontera:

El piloto y unidad de transporte deben esperar caravana, se utiliza una ruta fiscal definida por las autoridades competentes, todos los vehículos permanecen custodiados por las autoridades, durante su trayecto el transportista deberá cumplir con los lineamientos de salud y procedimientos determinados por las autoridades en caso de no cumplir estará sujeto a multas, es importante saber que este mismo procedimiento se sigue para salida de unidades de transporte vacías.

Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística

La llegada del Covid-19 ha provocado un debilitamiento del comercio mundial, que se ha retrasado desde la crisis financiera de 2008-2009. La rápida propagación del Covid-19 y las acciones tomadas por los gobiernos han tenido graves consecuencias para las principales economías del mundo. Se ha suspendido gran parte de las actividades productivas, primero en Asia dónde nació el virus, posteriormente en Europa continuando en América del Norte y el resto del mundo, cerrando a su paso las fronteras provocando caos mundial.

El informe especial Covid-19 N°6 señala cuatro acontecimientos de importancia y los desarrolla de la siguiente manera:

Desplome del comercio mundial

La CEPAL en este informe brinda los siguientes datos de gran impacto al comercio:

Entre 1990 y 2007 el volumen del comercio de bienes se expandió a una tasa media del 6,2% anual, entre 2012 y 2019 lo hizo apenas a una del 2,3% anual. Asimismo, la participación de las exportaciones de bienes y servicios en el PIB mundial, que alcanzó su máximo histórico del 31% en 2008, desde 2015 se ha ubicado en torno al 28%.

Continuando con el informe de la CEPAL (p.2), se indica que:

En mayo de 2020 el volumen del comercio mundial en contexto de bienes cayó un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019. La caída en los primeros cinco meses del año fue generalizada, si bien afectó especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, el Japón y la Unión Europea. China experimentó una contracción menor que el promedio mundial, ya que controló el brote y reabrió su economía relativamente rápido. América Latina y el Caribe es la región en desarrollo más afectada.

China fue la primera en caer tras el impacto del virus, sin embargo, en marzo 2020 inició la reapertura gradual de la economía y caminaba a grandes pasos hacia la normalización de las exportaciones, sin embargo, el encuentro inicial de oferta sobre el comercio mundial se intensificó gradualmente con un choque de demanda, producto de las medidas para minimizar el contagio adoptadas en Europa y posteriormente en América del Norte y el resto del mundo.

Comercio de bienes regionales en el periodo: enero - mayo 2020

La caída del comercio ha sido desde tiempos inmemorables una gran preocupación para las economías mundiales, son muchos los factores que alteran este orden y se deben buscar soluciones inmediatas para no dejar que el comercio quiebre, sin comercio no hay economía y no existe el intercambio de bienes y servicios y esto paralizaría al mundo llevándolo a un abismo del que no saldrá jamás, el comercio mueve al mundo y sin este la supervivencia sería prácticamente imposible de alcanzar.

La CEPAL en su informe (p.3) detalla que:

El valor de las exportaciones e importaciones de bienes se redujo un 17% entre enero y mayo de 2020 en comparación con el mismo período de 2019. Ambos flujos se desplomaron hacia el final del período de cinco meses en 2020, con una caída

interanual del 37% en mayo. La disminución interanual del volumen del comercio en el bimestre abril-mayo de 2020 fue mucho mayor que en igual período de 2009, durante la crisis financiera: 20% las exportaciones y 25% las importaciones.

Los problemas en el transporte internacional traban el comercio regional

El cese de las actividades productivas en conjunto con las medidas sanitarias aplicadas a manera estricta y los obstáculos administrativos ha frenado el transporte terrestre causando casos en fronteras. Se entiende que el transporte por camión es crítico para satisfacer la demanda de artículos esenciales que no pueden tardar mucho tiempo en llegar a su destino, pero se puede observar una menor actividad como consecuencia de la pandemia.

A nivel mundial, se prevé que la disminución de la facturación anual de las empresas del sector en 2020 será de alrededor del 18%; en América Latina alcanzaría al 20%. Estas proyecciones son concordantes con la caída del volumen transportado durante la primera mitad del año, la disminución del volumen total transportado por camión se explica principalmente por la menor actividad económica y la paralización de sectores vinculados a la construcción, el turismo, el transporte de combustibles y las autopartes. (Informe especial Covid-19 N°6, p. 17,18).

Economía mundial más incierta y regionalizada

Esta pandemia sin lugar a dudas fortalecerá dos de las tendencias interrelacionadas de las que se hablaba anteriormente, la primera de ellas es una tendencia hacia un menor nivel de dependencia ya sea productiva, comercial y hasta tecnológica entre las principales potencias económicas mundiales, la segunda es una tendencia hacia un comercio mundial con un pequeño nivel de apertura, teniendo en cuenta consideraciones geopolíticas y de seguridad nacional, con una mayor presencia de conflictos.

El informe de la CEPAL (p.22) detalla que, en el contexto global de mayor regionalización productiva, la integración regional tendrá un papel importante con la estrategia de salida de la crisis en Latinoamérica y el Caribe. Querer caminar hacia un mercado integral con una población de

más de 650 millones proporcionará un seguro para que los países de la región puedan resistir los choques de oferta y demanda fuera de la región; asimismo, alcanzará la escala necesaria para expandir industrias como la farmacéutica y de insumos médicos, y promoverá redes de producción e investigación compartidas entre países y subregiones.

La aparición del Covid-19 trajo consigo muchas consecuencias a la vida cotidiana a la que todas las personas estaba acostumbradas, entre ellas están las interrupciones en las cadenas de valor debido al cierres de fábricas y empresas, aplicación del teletrabajo para evitar que las personas salieran de sus casas y se infectarán y así poder seguir generando ingresos a la empresa contratista muchas de estas redujeron salarios y el cierre de las fronteras controlando el paso del transporte terrestre a las exportaciones.

Por consiguiente, se analizan las oportunidades que tienen las regiones de Centroamérica para reforzar el comercio y entre ellas están el estimular las cadenas de valor regionales en sectores estratégicos para aprovechar el nivel que ofrece un mercado de 650 millones de personas, darle un giro digital al comercio evitando tanto papel físico y avanzar a una nueva era digital y reducir la vulnerabilidad de la región frente a impactos o factores externos. (Informe CEPAL N°6, P. 22).

Lineamientos de bioseguridad, ante el covid-19, aplicables al sector del transporte terrestre centroamericano

El comercio con la llegada de la pandemia Covid-19 en el mundo ha tenido que cambiar de manera drástica su forma de operar e intercambiar mercancías, al ser un virus que se propaga de manera rápida y con el contacto personal, las medidas de higiene deben ser estrictas y los protocolos de seguridad se deben seguir de acuerdo con lo establecido por las autoridades competentes.

La Resolución COMIECO-COMISCA No. 01-2020 aplica a las autoridades competentes y los funcionarios que ejercen controles y fiscalizaciones en los puestos fronterizos de los Estados Miembros, así como las empresas de transporte de carga terrestre, sus dependientes o cualquier persona que ejecute transporte internacional de mercancías.

La página web del SIECA menciona que en la reunión interdepartamental del Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) y el Consejo de Ministros de Salud de Centroamérica y República Dominicana (COMISCA) realizada el jueves 28 de mayo de 2020, se aprobaron los “Lineamientos de Bioseguridad para aplicar en Centroamérica al transporte terrestre” Las medidas COVID-19 del departamento entrarán en vigencia el 7 de junio de 2020.

La redacción del documento fue elaborada por el Grupo Interinstitucional integrado por representantes del COMIECO, COMISCA, autoridades de migración, el Comité Aduanero Centroamericano, la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), la Secretaría General de la Integración Centroamericana (SG-SICA) y la Secretaría Ejecutiva del COMISCA.

Las Directrices de Bioseguridad tienen como objetivo establecer procedimientos coordinados para prevenir la propagación de COVID-19, velar por la salud de los transportistas de carga, la limpieza y desinfección de los vehículos de transporte y la movilidad comercial de los puestos fronterizos terrestres y garantizar el progreso de las operaciones que se efectúan en los puestos fronterizos terrestres para el paso de mercancías.

Por otra parte, es importante mencionar que el 11 de marzo de 2020 (año que pasará a la historia), la Organización Mundial de la Salud (OMS), pronunció una alerta de emergencia sanitaria generada por el virus SARS-CoV-2 (COVID-19). La alerta global fue definitiva para los países centroamericanos, ya que se debían crear y aplicar medidas regionales para frenar y contener la propagación del virus de manera coordinada, con el propósito de garantizar la salud y seguridad de los residentes.

El informe publicado en la página web de la SIECA menciona que:

El eje relacionado a salud y gestión del riesgo, tiene como finalidad establecer medidas de prevención y contención, así como un mecanismo regional que fortalezca la capacidad de preparación, mitigación, respuesta y asistencia humanitaria ante emergencias de salud pública; y el eje relacionado al tema comercial busca evitar la escasez de productos y asegurar la libertad de tránsito de las mercancías, la coordinación binacional fronteriza y el buen funcionamiento de las plataformas regionales de apoyo al comercio intrarregional.

Ámbitos para la aplicación

Estos lineamientos van dirigidos a los sectores y empresas que están involucrados con el comercio vía terrestre hacia Centroamérica, el comercio en esta región es de gran importancia ya que gracias a este, muchos países intercambian mercancías de todo tipo de manera rápida y eficiente, con costos de manejos accesibles, al contar con equipo variado para el transporte terrestre se puede movilizar cualquier tipo de carga, lo ámbitos son:

- Los puestos fronterizos terrestres.
- Los funcionarios que ejercen controles en los puestos fronterizos terrestres, incluyendo sanitarios y fitosanitarios, aduaneros, migratorios, salud, seguridad, entre otros.
- Las personas debidamente registradas y autorizadas, por la autoridad competente, que ejecuta o hace ejecutar el transporte internacional de mercancías.
- Los conductores o pilotos de los medios de transporte de carga que realicen gestiones de ingreso o salida en los puestos fronterizos terrestres.

Lineamientos de higiene y cuidado personal

Los lineamientos de bioseguridad de las empresas encargadas del transporte de carga terrestre incluyen medidas para evitar el contagio y propagación del virus, estas medidas sin lugar

a dudas ayudarán a que el intercambio de bienes no se vea afectado y que los habitantes de los países no sufran escasez de insumos necesarios para el consuno diario, las medidas de higiene son las siguientes:

- Desinfectarse las manos cada vez que ingrese y salga del medio de transporte.
- Mantener una distancia de seguridad recomendada (entre 1.5 y 2 metros).
- No dar la mano o cualquier saludo que involucre contacto con otra persona.
- Realizar aseo personal constante, así como el lavado de utensilios y ropa diariamente.
- Realizar desinfección constante de celulares, llaves u otros objetos personales.
- Realizar desinfección de calzado con una solución desinfectante.

Equipo de protección personal (EPP)

El equipo de protección personal es un equipo especial que crea una barrera entre la persona y el virus, esta barrera reduce la probabilidad de tocar, exponerse y propagar el virus del covid-19 a las personas sanas y de alto riesgo. El equipo de protección personal (EPP) protege a las personas y a los trabajadores y les ofrece mecanismos de resguardo para sentirse más seguros en la vida diaria, algunos equipos son:

- Gel de manos a base de alcohol al 70%
- Guantes desechables
- Mascarilla tipo quirúrgica
- Lentes protectores o careta
- Jabón líquido desinfectante
- Detergente en polvo
- Termómetro clínico digital infrarrojo o laser para toma de temperatura

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la Investigación

Este estudio tiene como objetivo determinar las características principales de la Integración Económica Centroamericana en el sector de transporte terrestre, por lo tanto, dado que los datos se recolectarán con base en información proporcionada por expertos en el tema, revistas, sitios web, noticias, periódicos, libros, artículos y ensayos, la investigación desarrollada se realizará de manera cualitativa.

Hernández, Fernández y Baptista (204, p.7) definen el enfoque cualitativo como el tipo de investigación que genera hipótesis y preguntas desde el momento que se establece y se desarrolla la idea, incluso después de haber realizado la recolección de datos, y esto a su vez ayudará a descubrir, responder y perfeccionar las preguntas de mayor relevancia y valor para dicha investigación.

Es de gran importancia considerar que en este tipo de investigación no va a existir un proceso claro y concreto que resuelva el planteamiento del problema, por lo contrario, la teoría inicial de la investigación podrá ser modificada durante el proceso de análisis y recolección de datos, estos pueden variar caso por caso según concierna. La recolección de datos no será basada en estándares sino en puntos de vista y opiniones de los entrevistados.

El investigador se introduce en las experiencias de los participantes y construye el conocimiento, siempre teniendo en cuenta de que es parte del fenómeno estudiado. El foco de la investigación está situado en la diversidad ideológica y cualidades únicas de cada persona entrevistada. El enfoque cualitativo busca principalmente expansión o dispersión de los datos e información obtenida.

Martínez y Benítez (2015) indican que este enfoque es de tipo ideográfico ya que hace especial énfasis en lo individual y lo particular, su orientación se dirige a las cualidades específicas de aquello a lo cual se le busca respuesta y comprensión, tiene un gran interés es la descripción de las cualidades de un fenómeno social, con esto no se pretende medir ni cuantificar las variables sino describir cualidades de una manera específica. La investigación de tipo cualitativa permite formular preguntas y también hipótesis durante y después de la recolección en conjunto con el análisis de datos.

Este tipo de investigación permite generar ideas variadas sobre un tema en específico en conjunto con las opiniones y conocimientos de personas expertas en el tema señalado, si bien es cierto que todos hablan del mismo tema de investigación las respuestas y percepciones de estos serán diferentes ya que cada individuo piensa, percibe y cuestiona de diferente manera, según criterio propio.

De acuerdo con Campos (2017) se puede definir la investigación cualitativa como un paradigma de deducciones, razonamientos, relaciones y subjetividad; al ser un enfoque de esta naturaleza se relaciona con las cualidades del objeto de estudio o investigación y estas se dan mediante lo apreciado por el investigador con base en el objeto estudiado. Es de importancia resaltar que este paradigma siempre estará basado en la subjetividad o sea la percepción personal y parcial de un asunto.

Diseño de la Investigación

Cuando se desee desarrollar una teoría sobre un fenómeno de interés y luego se prueba, la investigación cualitativa suele ser la más adecuada para establecer teorías, ya que, permite comprender a profundidad el tema que se investiga mediante actitudes, percepciones, estilos de vida y proyecciones, en este tipo de estudio se crea un diseño de proyecto con objetivos, también se crea un esquema de las preguntas que se quieren realizar, se recluta la información y con esto se obtienen datos y se prepara un informe.

En primer plano se debe conocer a qué se refieren los teóricos con el vocablo diseño de la investigación; según Hernández et al (2014, p.128) se explica diseño como “Plan o estrategia que se desarrolla para conseguir la información que se requiere en una investigación y responder al planteamiento del problema”. Es decir, por medio del diseño de la investigación se desarrollará una habilidad para obtener la información necesaria para la investigación y así dar respuesta al planteamiento del problema

Según Hernández et al. (2014) en su investigación definen el diseño de una investigación como la estrategia y el plan a seguir que ayudará a la resolución del problema planteado al inicio de la investigación. Quien inicia una investigación debe realizarla bajo un solo tipo de diseño no puede mezclar diferentes tipos existentes, de lo contrario puede tender a confundir un poco y elevar costos de la investigación.

El diseño de la investigación contiene el plan estructurado que plantea el investigador para lograr obtener respuestas a las preguntas planteadas, acá se desarrollan los métodos y técnicas escogidos para resolver el problema de investigación de manera eficiente, el diseño se utiliza para explicar el tipo de investigación de un trabajo, se trata de una serie de pasos que sirven de ayuda y guía al investigador.

Para esta investigación se utilizarán los diseños fenomenológicos e Investigación Acción, según Hernández et al (2014) en su trabajo “Metodología de la Investigación” definen la fenomenología como un tipo de diseño, el cual se basa en una teoría realizada a partir de la perspectiva de los hechos de los participantes, que además describe, explora y comprende factores en común, vividos por los participantes de fenómenos determinados que tienen alguna relación con la investigación, incluyendo emociones, visiones, percepciones, razonamientos, rutinas diarias, etc. (Pp.493-494)

El método fenomenológico se basa en las experiencias y vivencias de cada persona entrevistada, esto desde el punto de vista de cada uno de ellos, donde brindan comentarios con respecto a su conocimiento y experticia en el tema a tratar, es importante que la información que

se brinde sea congruente con el tema planteado, ya que si no es así no se obtendrían los resultados deseados bajo este tipo de investigación.

La fenomenología es una filosofía y un método de investigación utilizado para comprender la experiencia de vida de los seres humanos, estudia todo lo relacionado con los eventos que rodean a los objetos, este tipo de investigación es importante, ya que presuponen la subjetividad del pensamiento y la acción, el investigador confía en los participantes, así como en las experiencias vividas, además este contextualiza las experiencias en términos de tiempo, lugar, personas que generan las experiencias.

Según Briñis (2017) la fenomenología se centraliza en el estudio de los significados de las gestiones humanas, así como de la vida social de cada individuo. Este modelo tiene como propósito suplantar las ideas científicas de explicación y predicción del paradigma positivista por el sentido de comprensión, significado y acción. La fenomenología busca la objetividad en el ámbito de los significados recurriendo como criterio de evidencia el acuerdo intersubjetivo.

Según los autores, definen el tipo de diseño investigación-acción como aquel cuyo propósito es comprender y solucionar un problema específico de un grupo, organización o una comunidad por medio del entendimiento de la problemática planteada y el involucramiento de las áreas de estudio, ya que de esta forma se puede llegar a un más alto nivel de conocimiento y así brindar ayuda para la toma de decisiones y resolver la problemática de la investigación.

La investigación acción busca a través del diálogo comprender los problemas de un sector de la sociedad, con el fin de poder mejorar o dar fin a los problemas que se presentan. Este tipo de investigación es participativa y también colaborativa y busca eficiencia en las prácticas sociales, ante este tipo de investigación se debe planificar, actuar, observar y luego reflexionar, mediante las evidencias recolectadas.

Fuentes de Información

Las fuentes de investigación son una extensa variedad de documentos que proporcionan información y conocimiento útil además de necesario para la investigación de un proyecto, con esto se genera así comprensión del tema; algunos ejemplos de investigación o información incluyen artículos, videos, libros o entrevistas, estas fuentes permiten al investigador generar un análisis crítico de la información.

Para identificar las fuentes de investigación es necesario en primera instancia delimitar el tema que se desea investigar, es muy importante y asertivo seleccionar buenas fuentes, que sean confiables en su totalidad, estos pequeños detalles hacen la diferencia entre buenas y malas investigaciones, adicional estas revisiones reducen la posibilidad de que haya información duplicada en el documento.

Según Hernández et al. (2014) las fuentes de una investigación son todas aquellas que pueden generar una idea, la cual va desde escritos como tesis de investigación, libros, revistas, periódicos, *podcast* en radio, televisión, información que se encuentra disponible en los diferentes sitios de Internet hasta vivencias personales. Se explica además que se necesita tomar en cuenta que la idea puede surgir de alguna de estas áreas, sin embargo, siempre va a requerir una modificación, un ajuste para convertirla en un tema final de investigación. (p. 24)

Es importante recalcar que, según esta información brindada, las fuentes se pueden clasificar en dos tipos: primarias y secundarias. Las fuentes primarias son aquellas que están más completas, que son fuente de datos de primera mano y que en su gran mayoría son estudios ya realizados previamente que muestran resultados aprobados, por su lado las fuentes secundarias son aquellas que están formadas en algunos casos de recopilaciones de información de investigaciones oficiales, resúmenes, criterios de personas conocedoras del tema en estudio, organismos y demás.

Fuentes primarias

Hernández et al (2014, p.65) dicen que las fuentes primarias son aquellos libros, artículos de revista científicas, trabajos presentados en congresos, simposios o eventos similares para la elaboración del marco teórico. Por esta razón, mediante estas fuentes se sistematizan la mayor parte de la información compilada, penetrando más en el tema que se desarrolla. Las fuentes primarias facilitan datos de primera mano, ya que se trata de documentos que incluyen los resultados de los estudios correspondientes al que se está investigando.

Estas fuentes contienen información de primera mano, es información original que no ha sido alterada ni modificada por alguna otra persona, se pueden clasificar como fuentes limpias y son las de mayor confianza al realizar un trabajo de investigación; son datos que no han sido resumidos o sea que mantienen su estructura desde el origen y que con el paso del tiempo no sufren alteraciones en el documento original, si se pueden sacar ideas de ellas, pero jamás modificar el contenido de procedencia.

Tal y cómo lo citan Martínez y Benítez (2015) las fuentes primarias son investigaciones en las cuales los datos obtenidos son de primera mano, es decir, recogidos por aquellos que los desarrollan. Las fuentes primarias son registros que se localizan tanto públicos como privados o en Internet, esto implica realizar una técnica de análisis documental para la búsqueda de datos. Además, estas fuentes primarias son aquellos escritos producidos en el momento mismo en que ocurre un proceso social.

Proveen testimonios directos sobre el tema de investigación, son redactadas desde el momento en que se da un evento en la historia de la humanidad, ofrecen un punto de vista desde el foco de un evento o bien de un período estudiado, ejemplos de ellas son las tesis, manuscritos, y artículos científicos. Se pueden definir como las palabras de un testigo que estuvo presente en el momento en que sucedió el tema investigado.

De acuerdo con Maranto y González (2015) las fuentes primarias contienen “información original o mejor dicho información de primera mano, quiere decir que son el resultado de ideas,

conceptos, teorías y resultados de investigaciones. Contienen información directa antes de ser interpretada, o evaluado por unas o más personas.” (p.3). Para esta investigación, se utilizarán herramientas como las entrevistas y se aplicarán a personas expertas en el área de estudio, donde estas brindarán conocimiento y opinión con respecto al tema, enriqueciendo así el proyecto de investigación.

Por lo tanto, las fuentes primarias generan información de mucha confianza debido a que dichos datos provienen de instituciones de gran prestigio y con respaldo en conocimiento, algunas de ellas son el Sistema de Integración Centroamericano (SICA), Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) y la Secretaría de Integración Económica de Centroamérica (SIECA).

Tabla 1 Fuentes de Información

Fuentes de Información		
Clasificación	Descripción	Ejemplos
Fuentes Primarias	Cuentan con información más completa, se categorizan como mi fuente de datos de primera mano y que en su gran mayoría son estudios ya realizados previamente que muestran resultados aprobados.	Tesis. Libros. Documentos oficiales de entidades de prestigio y con conocimiento del tema.

Nota: creación propia basada en definiciones de la fuente Hernández et al. (2014)

Fuentes secundarias

Una fuente secundaria es aquella que fue expresada por alguien que no tuvo la oportunidad de vivir la experiencia de primera mano o que no participó en los eventos, una fuente secundaria incluye comentarios propios y deja fuera partes de la investigación de la fuente original. Las fuentes secundarias se entienden entonces como interpretaciones obtenidas de las fuentes primarias.

Según Martínez y Benítez (2015) las fuentes secundarias son todas aquellas investigaciones que utilizan con datos y hechos ya recogidos con anterioridad por diferentes personas o bien

resultados de otras investigaciones ya ejecutadas. Por otra parte, las fuentes secundarias fueron redactadas de forma posterior a un suceso ocurrido en un determinado proceso social.

Este tipo de fuentes contienen información primaria, pero de manera sintetizada y reordenada, una de sus características principales es facilitar y maximizar el acceso a las principales fuentes o a su contenido. Una de sus características es que facilitan el control y el acceso a las fuentes primarias y se hace referencia y uso de ellas cuando los recursos son limitados y cuando se tiene certeza de que la fuente secundaria a utilizar es confiable.

Maranto y González (2015 p.3) mencionan que las fuentes de información secundarias son aquellas que ya han sufrido algún tipo de proceso sobre la información recolectada en las fuentes primarias; el proceso de esta información puede ser una interpretación de esta, un análisis, también puede ser una extracción de la información primaria. Algunos ejemplos de fuentes secundarias son: revistas, enciclopedias, bibliografías, comentarios o críticas, índices.

Es importante tener claro que las fuentes secundarias nos permiten conocer del pasado con base en búsquedas y hechos que fueron reales. Esta va de la mano con la fuente principal, para que sea considerada como un comentario o complementación de la primera mencionada y se pueden plasmar de manera informal o formal; además permiten conocer hechos o fenómenos a partir de documentos o datos recopilados por otros.

Tabla 2 Fuentes de Información

Fuentes de Información		
Clasificación	Descripción	Ejemplos
Fuentes Secundarias	Son aquellas que están formadas en algunos casos de recopilaciones de información de investigaciones oficiales, no dan información completa, pero si información valiosa en relación con el tema de estudio.	Organismos. Resúmenes. Comentarios en un libro.

Nota: creación propia basada en definiciones de la fuente Hernández et al. (2014)

Muestra de la Investigación

Esta investigación se realizará con base en los conocimientos de las personas y empresas expertas en temas sobre transporte terrestre de mercancías a nivel de Centroamérica, agentes aduanales tanto en Costa Rica como en cada país de miembro de la Integración Económica Centroamericana, transportistas que efectúan el transporte de los bienes y aforadores presentes en todo el proceso de logística de comercio.

La selección de las personas a entrevistar se hace con base en el conocimiento que posee cada una de ellas en el área de comercio de mercancías vía terrestre a Centroamérica, es de gran importancia tener en cuenta que si no se seleccionan como muestra a entidades o personas conocedoras del tema, el resultado de la investigación no será confiable y dejará muchas incógnitas en el camino.

Tal y como lo citan Hernández et al. (2014) es su investigación, definen la muestra en el proceso cualitativo, como el grupo de personas, eventos, sucesos, incluso comunidades, entre otros, sobre el cual se fundará para recolectar los datos. La muestra no siempre tendrá congruencia con el tamaño de la población, ya que el interés principal de quien desarrolla la investigación es lograr una generalización de los resultados obtenidos o sea obtener a profundidad toda la información que sea relevante para el desarrollo del trabajo. (p. 384)

Por lo tanto, se pretende recolectar datos de aquellas empresas que ofrecen servicios de transporte terrestre o bien de empresas que contratan a estas compañías para ofrecer el servicio a sus clientes, la población seleccionada como muestra posee un amplio conocimiento en estos temas y sus aportes serán de gran ayuda sirviendo de apoyo a la investigación con base en el tema expuesto en el presente trabajo.

Abarca, A., Alpízar, F., Sibaja, G. y Rojas, C. (2013, p.130) citan textualmente lo siguiente:

Es de esperar que (...) los cuestionarios abiertos sean los predominantes. En la mayoría de los casos, el cuestionario abierto es entendido como una guía de entrevista estructurada; sin embargo, para Álvarez-Gayou los cuestionarios abiertos son considerados como una herramienta de obtención de información que puede prescindir del “cara a cara” con la persona entrevistada (...).

Por consiguiente, las preguntas redactadas para este trabajo de investigación son abiertas, esto quiere decir que cada entrevistado responderá a criterio personal sin que las mismas interpongan opciones a elegir para poder ser respondidas; las preguntas abiertas no delimitan opciones de respuesta y ofrecen un mayor número de posibles respuestas, donde el entrevistado dará su opinión utilizando sus propias palabras.

Smith & Molina (2011), citando a Willis (2005) indican que la entrevista, consiste en una serie de preguntas individuales que son estructuradas en un ambiente vigilado con una pequeña muestra de la población elegida. En el transcurso de la entrevista, los entrevistados llenan un cuestionario en estudio, y pueden brindar opiniones extras que enriquecerán la respuesta para luego generar el análisis.

Asimismo, se puede decir que la entrevista es un instrumento técnico que sirve de gran apoyo y utilidad para una investigación de tipo cualitativa y con ella se lograrán obtener o recabar datos que serán luego expuestos para el análisis del proyecto. No se tomarán en cuenta cuestionarios cerrados o muy estructurados al contrario se utilizarán entrevistas abiertas dónde el entrevistado será libre de responder con profundidad según su criterio.

Tabla 3 Muestra de la Investigación

Número de entrevistados	¿Dónde?	Razón ¿por qué?
Entrevistado 1	Sociaco LogisticS S.A	Conocimiento sobre exportaciones terrestres a Centroamérica.
Entrevistado 2	PCS	Conocimiento sobre exportaciones terrestres a Centroamérica, consolidador de carga.
Entrevistado 3	Tica Mex	Agencia en El Salvador que brinda servicios de logística y consolidación de cargas.
Entrevistado 4	Seko	Agencia en Panamá que brinda servicios de logística y consolidación de cargas.
Entrevistado 5	Transportes Mayquer	Brinda servicio de transporte terrestre a Centroamérica.
Entrevistado 6	Ministerio de Salud	Dicta los lineamientos a seguir durante la pandemia Covid-19.
Entrevistado 7	Master en transporte terrestre	Conocimiento en temas de transporte terrestre.
Entrevistado 8	Kuehne Nagel	Empresa de logística

Nota: creación propia basada en definiciones de la fuente Hernández et al. (2014)

Instrumentos de la investigación

Las entrevistas como herramientas para la recolección de datos de investigaciones cualitativas, se utilizan cuando el problema de estudio no se puede identificar fácilmente o es muy difícil desarrollarlo por su complejidad, algunos elementos de las entrevistas cualitativas es que se pueden desarrollar por etapas o secciones; es decir, de carácter flexible, las preguntas y el orden se adecuan a los participantes de las entrevistas y las preguntas son abiertas y neutrales, ya que pretenden conocer experiencias y opiniones detalladas de los participantes

Es de suma importancia conocer mediante cuál método se obtendrá la información para la confección respectiva del capítulo IV del presente proyecto de investigación. En primer lugar se explicará el concepto de cuestionario; este según Hernández et al (2014, p.217) consiste en un conjunto de preguntas con respecto a una o más variables a medir, debe de ser congruente con el planteamiento del problema e hipótesis. Es el instrumento más utilizado para la recolección de datos, contiene dos clases de preguntas abiertas y cerradas, en este proyecto se utilizarán las abiertas que son aquellas que no delimitan las respuestas.

Seguidamente, se explicará el concepto de entrevista; este es el enfoque cualitativo y según Hernández et al (2014, p.403) se define como entrevista cualitativa aquella que es más íntima, flexible y abierta. Se explica cómo una reunión para conversar e intercambiar conocimiento e información entre una persona que es el entrevistador y otro que es el entrevistado. Regularmente en las investigaciones cualitativas las primeras entrevistas son abiertas, es decir, se fundamentan en una guía general y el entrevistador posee toda la flexibilidad de manejarla.

Las entrevistas orientadas son aquellas que tienen como guía un cuestionario, este cuestionario es una serie de preguntas que tienen como finalidad que el entrevistado las responda con los conocimientos propios vividos de experiencias de situaciones anteriores. Las preguntas se realizan con tiempo y orden lógico para que a la hora de ser empleadas se entiendan con total claridad y no genere incertidumbre en la respuesta.

Según Lora (2015) las entrevistas dirigidas son aquellas que siguen un procedimiento guiado por un cuestionario, esto mediante una serie de preguntas que el entrevistador realiza con anterioridad para el entrevistado elegido. En relación con la organización de la entrevista, se trata de entrevistas realizadas con la finalidad de poseer un conocimiento básico dejando que el entrevistado exprese todo lo relacionado al tema de interés generando un diálogo agradable que permita presentar los hechos con toda su complejidad.

Tabla 3. Matriz de codificación: Investigaciones con Enfoque Cualitativo

Objetivo	Unidad de análisis	Categoría	Definición Conceptual	Instrumento	Ítem
Examinar los requisitos y cumplimientos del protocolo de bioseguridad en el transporte terrestre de los países miembros del SICA.	Protocolos bioseguridad	Sector Salud Sector Turismo Sector Transporte Economía en Centroamérica Procedimientos anti Covid-19 Normas Covid-19	La Clínica Alemana Universidad del Desarrollo define la bioseguridad como un conjunto de normas y protocolos que son aplicados en muchas áreas para prevenir riesgos o infecciones derivados de agentes infecciosos.	Cuestionario	2, 3, 4, 5, 6

Determinar el impacto económico del Covid-19 en el sector terrestre en temas de importaciones y exportaciones en la región centroamericana.	Impactos	Tecnología Tiempo de tránsito Precio de fletes terrestres Chips RFID Escasez de unidades Innovación Medidas Sanitarias	El BID (2020) indica que los impactos de las crisis pandémicas al comercio mundial y regional han sido moderados, ya que afectaron esencialmente países de menor peso económico en la economía global	Cuestionario	1, 3, 7, 8, 9, 10.
---	----------	--	---	--------------	--------------------

Nota: creación propia basada en definiciones de la fuente Hernández et al. (2014)

Proceso para la recolección y análisis de datos

El análisis documental se puede utilizar para detallar la información más importante para la investigación, este análisis se obtiene de la información que fue brindada de manera escrita, auditiva y también visual por parte de los entrevistados, en este proyecto de investigación se puede observar información proveniente de fuentes primarias y secundarias.

De conformidad con Smith & Molina (2011), citando a Nunnally (1991) se puede señalar que cuando es posible obtener evidencia de prueba real, la puntuación del instrumento es válida y de esta manera justificar las inferencias que se puedan obtener sobre los resultados. En los métodos modernos, la efectividad no se define como una característica de la herramienta, sino que se le puede dar a la puntuación obtenida a través de ella.

Se desarrollan unidades de análisis generadas con base en los objetivos específicos indicados en el presente trabajo de investigación, y estas van a establecer categorías y subcategorías

de investigación, a su vez permitirán cumplir con los objetivos planteados en el presente proyecto de investigación de una manera ágil y con información real sin alterar resultados.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

Se expone en el presente capítulo lo recopilado por medio de las entrevistas realizadas en el desarrollo de la investigación, con la finalidad de estudiar y comparar los resultados obtenidos. Se va a desarrollar la descripción y análisis por cada categoría y, por último, se realizará una interpretación de los datos por medio de una correlación entre categorías que busque la solución al problema de dicho proyecto. En este capítulo se presentará la metodología del proyecto de investigación el cual tiene como propósito, cumplir con los objetivos de estudio planteados anteriormente.

Por consiguiente, en la segunda parte de este capítulo se puede observar la descripción de las distintas aristas y por consiguiente realizar el respectivo análisis de cada una de las categorías extraídas. Para finalizar, una vez consideradas cada una de las categorías se hace una sección de interpretación, ya que por medio de una relación entre las categorías se dará una respuesta al problema de la investigación.

Unidad de análisis 1: Protocolos de Bioseguridad

Se pretende con esta primera unidad de análisis hacer referencia a las características más relevantes que debe afrontar el sector terrestre en cuanto a temas y protocolos de bioseguridad para que de esta manera se pueda brindar un servicio de transporte seguro y poder cumplir con las normas establecidas por cada país de Centroamérica, y poder hacerle frente a la pandemia y no pausar el comercio de mercancías.

De esta unidad se derivaron seis categorías de análisis:

1. Sector Salud
2. Sector Turismo
3. Sector Transporte
4. Economía en Centroamérica
5. Procedimientos anti Covid-19
6. Normas Covid-19

Categoría 1. Sector Salud

Descripción.

Surge como primera categoría, el sector salud, ya que debido a la pandemia Covid-19 ha sido uno de los sectores que también ha sufrido graves consecuencias por los miles de personas contagiadas y hospitalizadas. Según las experiencias y opiniones dadas por los entrevistados, esta categoría tiene gran preeminencia, ya que en el área de salud se interpuso como requisito indispensable realizarse una prueba Covid-19 con un resultado negativo a la enfermedad. A continuación, se muestran las réplicas otorgadas por los entrevistados, relacionadas con el sector salud.

“El sector salud por tantas personas hospitalizadas y enfermas recibiendo tratamiento para este virus.” (Entrevistado 3)

“El sector salud por supuesto está en primer lugar, ya que los hospitales casi colapsan debido a los miles de personas contagiadas y hospitalizadas por esta enfermedad, hubo muchas muertes, cada día se incrementaban los casos positivos trayendo consigo incertidumbre en la población.” (Entrevistado 5)

“Otro sector ha sido el sector salud ya que no solo es por la cantidad de personas que están en un hospital sino las personas que están en la casa con cuadros de estrés, tensión, ansiedad sufriendo solos.” (Entrevistado 6)

“El sector salud por los miles de enfermos hospitalizados recibiendo tratamiento para la enfermedad.” (Entrevistado 8)

Análisis.

Teniendo en cuenta las respuestas brindadas por las personas participantes en las entrevistas, se percibe que el sector salud es uno de los que ha tenido que afrontar de manera rápida y efectiva la pandemia Covid-19 debido a las cientos y miles de personas que tuvieron que recurrir a los hospitales para recibir atención médica y así salvar sus vidas; los transportistas tuvieron que recurrir a hospitales o clínicas para que les brindaran atención médica y así poder regresar a trabajar con normalidad, y seguir apoyando el comercio regional.

La Organización Mundial de la Salud (s.f) en su página web detalla que la salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades, esta cita procede del Preámbulo de la Constitución de la Organización Mundial de la Salud, la fue adoptada por la Conferencia Sanitaria Internacional, celebrada en Nueva York el 19 de junio al 22 de julio de 1946, fue firmada el 22 de julio de 1946 por los representantes de 61 Estados (Official Records of the World Health Organization, N° 2, p. 100), y entró en vigor el 7 de abril de 1948, cabe recalcar que esta definición no ha sido transformada desde 1948.

La salud no es carecer de una enfermedad física o mental, se debe comprender que esta va más allá de un malestar o padecimiento físico, es un estado completo que va ligado al bienestar mental y social donde la persona se siente sana de manera completa consigo misma y con el medio que la rodea. Existe la salud mental y la salud física y ambas son importantes por igual, no se

pueden descuidar por pensar que una es menos importante que la otra, un cuerpo sano afronta las situaciones de la vida de mejor manera.

Con la llegada de la Pandemia Covid-19 la vida de la población mundial cambió de manera radical, si se enfoca la salud en esta enfermedad miles de personas carecieron de esta durante un tiempo prolongado trayendo consigo secuelas negativas tales como: depresiones, trastornos de ansiedad y estrés. Esta pandemia ha sido una enfermedad que ha afectado a muchos sectores sin importar a qué se dedique cada uno, por ende, cuidar de la salud mental hoy es un factor de primera mano, la cual merece el mismo respeto y atención que una enfermedad física.

Categoría 2. Sector Turismo

Descripción.

Los entrevistados mencionan en esta segunda categoría, que el sector turismo tuvo una baja muy grande durante el año 2020, ya que muchas empresas dedicadas a este negocio se vieron obligadas a despedir al personal y cerrar operaciones, con la llegada de la pandemia y a su medio de contagio las personas dejaron de salir y de asistir a lugares públicos para evitar contraer la enfermedad, dejaron de vacacionar y con esto el turismo cayó como nunca antes, por ello, se puede apreciar las siguientes respuestas

“El sector turismo fue otro de los más afectados, dejando a su paso miles de personas desempleadas, ya que el paso de turistas fue cerrado por completo para disminuir el riesgo de contagio masivo, las personas locales no querían gastar dinero en viajar a sitios turísticos, ya que no sabían cuánto tiempo iba a durar esta situación tan crítica.” (Entrevistado 5)

“El sector turismo ya que es una fuente de entrada de dinero para el país muchos hoteles cerraron, el sector comercial muchas tiendas cerradas, muchos comercios cerrados.” (Entrevistado 6)

“El sector turístico es el primero en ser afectado directamente. Incluidos restaurantes, hoteles, hostales, etc.” (Entrevistado 7)

El sector turismo que por el cierre de fronteras se vio en la obligación de despedir a cientos de personas ya que no había trabajo.” (Entrevistado 8)

Análisis.

El turismo en una economía es uno de los sectores que merece un análisis muy cuidadoso y profundo, ya que es una actividad que favorece a los países generando mayores fuentes de ingreso de dinero y proporciona medios de subsistencia a cientos y millones de personas, este sector representa más del 20% del producto interno bruto (PIB) de algunos países, de acuerdo a un informe de las Naciones Unidas del 2020, este sector es el tercero más importante de la economía mundial en materia de exportaciones.

Un ejemplo de las repercusiones en este ámbito es el caso de los turistas que desean viajar vía terrestre a otros países de Centroamérica, ya que se han visto afectados por la pandemia debido al cierre de fronteras imposibilitando el ingreso a otros países para el disfrute de vacaciones en Semana Santa, las festividades de Navidad y fin de año, las personas esperan esas fechas para visitar familiares y relajarse, pero debido a la pandemia se vieron limitados a viajar.

Por consiguiente, Sánchez (2016) citando a López y Pavón (2011) menciona que el turismo se dirige a la población que busca de opciones singulares de esparcimiento y distracción. Asimismo, se menciona que conforme indican estos autores, “La Organización Mundial del Turismo (2002) manifiesta que el turismo sostenible desarrollado en áreas geográficas específicas puede convertirse en un instrumento fundamental en el desarrollo económico de un país.

El turismo genera muchos pluses a las áreas turísticas de cada país, este es uno de los sectores que en el caso de Costa Rica fortalece la economía, ya que trae consigo grandes ingresos económicos. Durante la pandemia Covid-19 fue uno de los sectores que desde un inicio tuvo que aplicar medidas fuertes, las fronteras se cerraron y muchos turistas extranjeros no podían ingresar

al país trayendo consigo una baja en este sector. El transporte terrestre, no solo debe verse en este punto enfocado en mercancías, sino también en personas, las cuales no podía viajar por tierra a otros países de Centroamérica, abriendo paso a una brecha en el turismo, ocasionando que los ingresos disminuyeran notoriamente.

Se evidencia con las respuestas de los entrevistados que sin lugar a dudas este sector en conjunto con otros más, fue uno de los más afectados y sufrió la crisis de la pandemia. Cada economía tuvo que adoptar medidas de ayuda para brindar apoyo a sus habitantes, ya que muchos estaban desempleados o con sueldos reducidos a la mitad y no tenían ingresos para poder cubrir las necesidades básicas del hogar.

Categoría 3. Sector Transporte

Descripción.

Los entrevistados evidenciaron en esta categoría, que el sector de transporte tuvo muchos problemas los cuales no fueron fáciles de superar, desde que la pandemia llegó a Centroamérica una de las principales inquietudes fue cómo el comercio vía terrestre superaría esta difícil prueba, cómo se continuaría importando y exportando a países de Centroamérica con una situación tan crítica vivida en esos momentos. A continuación, las respuestas de cada entrevistado.

“Transporte, en todas sus ramas aéreo marítimo o terrestre, los precios aumentaron, lo cual genera que la producción se vuelva más cara, el comercio mundial se paralizó por meses, los daños o consecuencias de esto fueron devastadoras, la incertidumbre cada día crecía más y más, generando pánico a nivel global.” (Entrevistado 1)

“En lo que respecta al transporte internacional de mercancías todas las modalidades se vieron afectadas es decir transporte terrestre LCL, FCL, Aéreo.” (Entrevistado 2)

“Transporte terrestre, ya que se implementaron medidas como: compra de marchamos fronterizos, según el gobierno para asegurar la trazabilidad de la carga, aplicación de pruebas COVID para los choferes, trasiego de carga para ingreso a CR.” (Entrevistado 4)

“Transporte: definitivamente uno de los sectores que tuvo más impactos, los choferes no querían viajar a Centroamérica, ya que en los demás países los discriminaban y tenían miedo de pasar días y hasta semanas fuera de CR por los protocolos tan estrictos de bioseguridad.”
(Entrevistado 5)

Análisis.

El concepto de transporte es implementado a aquel acto que lleva como consecuencia el trasladar algún artículo de un lugar a otro, por otra parte, en este aspecto se ven involucrados aquellos vehículos que son los que se encargan para dicho efecto llevando consigo individuos o mercancías desde su origen hasta un destino determinado, donde por consiguiente se ve involucrada en la parte de la logística

El sector terrestre al igual que los demás sectores que han sufrido consecuencias por la pandemia, han debido tener mucha paciencia con las medidas y directrices que cada país interponía para la circulación en su territorio. El primer país de Centroamérica en establecer medidas estrictas fue Costa Rica y por consiguiente los demás países miembros aplicaron medidas iguales o más estrictas trayendo consigo caos a nivel comercio, donde en vez de ayudarse entre todos crearon un ambiente de competencia que no los favoreció en nada.

Por otra parte, en las fronteras se implementaron medidas de protección para evitar el contagio, algunas de ellas fueron la desinfección o fumigación de las unidades de transporte con las cuales se pretendía eliminar el virus de las superficies de la unidad, el comercio ya no era tan rápido y eficiente, los tiempos de espera en frontera eran extremadamente largos por las medidas de bioseguridad interpuestas por cada país.

Saénez (2018, p.14) define el sector terrestre como un sector estratégico, en la economía, permitiendo movilidad y el intercambio de mercancías o bienes, algo realmente fundamental en un mundo tan globalizado. Convirtiéndose una herramienta esencial para el desarrollo de los

diferentes sectores productivos, en la que lo principal es el comercio entre individuos y empresas, buscando niveles altos de eficiencia en el servicio para mejores resultados económicos.

De igual manera, Posada, Hernández y García (2020) indican que el transporte es indispensable para una correcta logística, independientemente de cuál sea el tipo de transporte que se vaya a utilizar, sin transporte la logística no tendría razón de ser o existir, esto ya que aunque en una bodega exista suficiente mercancía para distribuir a muchos clientes, sin transporte estos productos quedarían acumulados en la misma, lo que significaría para una empresa dejar de percibir ganancias y dejaría de existir.

Categoría 4. Economía en Centroamérica

Descripción.

Se evidencia en esta categoría uno de los últimos sectores afectados por la pandemia de acuerdo con los entrevistados y es el sector económico, este es fundamental en la vida de todos los seres humanos, ya que se encuentra presente día con día, ayuda a las personas a satisfacer las necesidades y gestionar de forma correcta los bienes que estos poseen, la economía es necesaria para el correcto desarrollo de los países, los entrevistados hacen mención especial de este sector y lo consideran uno de los afectados por la pandemia. A continuación, algunas frases expresadas por los entrevistados:

“Muchos comercios tuvieron que cerrar operaciones trayendo consigo despidos masivos o rebajar en salarios para no tener que despedir a sus empleados, cualquiera de estas dos opciones fueron críticas para la población afectada.” (Entrevistado 1)

“El sector económico ya que todas las economías sufrieron daños que con el paso de los años vamos a ver todas las repercusiones.” (Entrevistado 3)

“El sector económico referente a la clase media fue uno de los que más vulnerable se volvió, ya que muchos dueños de pymes se vieron obligados a cerrar instalaciones y los que no lo hicieron tuvieron que hacer rebajas en salarios a sus trabajadores.”(Entrevistado 5)

“El sector económico ya que muchas personas perdieron sus empleos, recibieron rebajas salariales y esto afectaba sus ingresos para suplir las necesidades de sus hogares.” (Entrevistado 6)

Análisis.

La economía es uno de los pilares más importantes de un país, estado o nación, estudia la forma de administrar los recursos disponibles para satisfacer las necesidades de los habitantes de una región, uno de los objetivos primordiales de la economía es mejorar las condiciones de vida de las personas y de las sociedades, si la economía no existiera, la sociedad perecería al no satisfacerse ni siquiera sus necesidades básicas.

La página web del Centro de Estudios Avanzados de las Américas (CEAAMER) menciona a varios filósofos, entre ellos se encuentra Aristóteles, el cual define la economía como *“la ciencia que se ocupa de la manera en que se administran o emplean los recursos existentes con el fin de satisfacer las necesidades que tienen las personas y los grupos humanos”* de igual manera menciona a Karl Marx y esto define la economía *“como la disciplina científica que analiza las relaciones de producción que se dan en el seno de la sociedad”*. (Marx, C.2014:69)

De acuerdo con las respuestas dadas por los entrevistados la economía de la región centroamericana se ha visto afectado por la pandemia, donde muchos comercios y empresas tuvieron que cerrar operaciones, las consecuencias de esto es el aumento del desempleo ya que miles de personas quedaron a la deriva sin tener un ingreso económico y sin poder cubrir los gastos que un hogar requiere.

Por otra parte, el entrevistado tres indica que todas las economías se han visto afectadas, solamente que para unos sectores más que otros dependiendo de su giro laboral, el virus golpeó a

cada sector de manera diferente, ha sido un caos a nivel mundial y las repercusiones en un futuro serán difíciles de afrontar, pero es aquí donde cada economía tendrá que plantear objetivos y planes para ayudar a sus habitantes.

Categoría 5. Procedimientos anti Covid-19

Descripción

Se da énfasis a este concepto, ya que los entrevistados mencionaron considerablemente este punto como un problema principal ya que aplicar la prueba Covid-19 generaba un nuevo proceso y atrasaba el tránsito de las unidades de transporte; y en caso de salir positivo el resultado la persona debía aislarse y cumplir con la cuarentena dictada por los organismos encargados. Por lo tanto, entre las respuestas de los entrevistados se tienen las siguientes:

“En cuanto a bioseguridad lo que se pretende es disminuir los casos de Covid-19, pero la contraparte son todos los procesos rigurosos que lleva cada uno de ellos, ya que el paso de unidades de carga es lento por la espera de resultados, sin embargo, esto nos ofrece más seguridad ya que si un resultado de positivo el piloto se aísla evitando contagios en otros países.” (Entrevistado 3)

“La creación de procesos adicionales a los ya existentes, para cumplir con la prevención del contagio, por medio del transporte terrestre.” (Entrevistado 4)

“Todo procedimiento al inicio es tedioso y en las fronteras todo se volvió más lento por la espera de resultados de las pruebas, pero con el paso del tiempo se ven los impactos positivos y aunque al inicio estos no fueron bien aceptados, los resultados fueron esperanzadores evitando contagios masivos.” (Entrevistado 6)

“Si bien es cierto que los procesos de seguridad en fronteras pueden verse como tediosos y que estos atrasan en cuestión de tiempo a las unidades de carga, se debe entender que un país que tome medidas de bioseguridad para evitar el contagio masivo de su población y las aplique

correctamente es un país preocupado por sus habitantes las cuales son los que generan dinero.”
(Entrevistado 8)

Análisis

Teniendo en cuenta las respuestas brindadas por las personas que participaron en las entrevistas, se percibe de manera clara el desacuerdo que se tiene con base en nuevos procedimientos para evitar el contagio del Covid-19, más que todo por los atrasos que estos generan en fronteras, en temas de importaciones y exportaciones generando un comercio lento. También señalan los entrevistados que, aunque son tediosos estos procedimientos, han servido para delimitar el contagio de los choferes ofreciendo mayor seguridad a estos.

De acuerdo con la norma ISO 9000, un procedimiento consiste en llevar a cabo una actividad o un proceso específico, esto quiere decir que cuando se tiene un proceso que tiene que cumplirse de forma específica, y se detalla paso a paso como sucede, se obtiene este. Un ejemplo de procedimiento es la toma de temperatura y realización de la prueba Covid-19 en las fronteras de los países de Centroamérica, para poder detectar quién está contagiado y quién no.

La Organización Internacional para la Estandarización (ISO) (s.f), menciona que son una organización internacional no gubernamental independiente que está formada por 165 organismos nacionales, que reúne a expertos para compartir conocimientos y desarrollar normas internacionales voluntarias, consensuadas y relevantes. La Norma ISO 9000 es un conjunto de normas internacionales orientadas a la calidad y garantía de calidad desarrolladas para brindar ayuda a las empresas y que puedan documentar de forma eficaz los elementos del sistema de calidad necesarios para mantener un sistema de calidad eficiente.

Categoría 6. Normas Covid-19

Descripción

Las normas interpuestas para evitar la propagación del Covid-19 han sido en su mayoría normas de higiene mejor aplicadas, al ser este virus propagado mediante el contacto físico, las

entidades de cada país han optado por el uso de ciertos elementos que permitirán una convivencia “sana” abriendo paso a una nueva realidad, pero que gracias a estas normas la economía podrá seguir recuperándose y el comercio podrá seguir fluyendo de manera ágil. Seguidamente se mostrarán las respuestas dadas por algunos entrevistados:

“Que utilicen siempre la mascarilla y que desinfecten sus áreas de trabajo todos los días, que mantengan la distancia con el resto de las personas y que siempre laven sus manos y las desinfecten con alcohol en gel o alcohol puro.” (Entrevistado 3)

“Se han tomado medidas desde tomar muestras, hasta crear cárceles disimuladas con la excusa de una cuarentena, para transportistas extranjeros a los que se les generaban gastos adicionales, se les limitaban sus libertades y derechos humanos.” (Entrevistado 4)

“El uso obligatorio de mascarillas de tela o desechables, el distanciamiento social que corresponde a 1.8 metros, el correcto lavado de manos y uso de alcohol en gel en caso de no tener acceso a un lava manos en ese momento.” (Entrevistado 6)

“Si efectivamente hay un antes y un después de la pandemia, considero que aparecerán nuevas regulaciones sanitarias que los países llegarían a aplicar.” (Entrevistado 7)

Análisis

Las normas son fundamentales y se deben cumplir de manera estricta y señalan como debemos proceder ante una situación, estas normas establecen cambios en las costumbres sociales y que el saludo sea como el de los orientales, con una especie de reverencia, sin contacto físico. También se solicita mantener una distancia de 1.8 metros, se recomienda mantener esa distancia y hacerlo de forma generalizada porque hay gente que puede transmitir el virus sin presentar síntomas.

Con estas normas, como por ejemplo, el uso de mascarillas y un correcto lavado de manos luego de tocar cosas de dominio público, se busca frenar el contagio, a los choferes de unidades de

transporte de carga se les solicita mantener las mismas normas de higiene, si no tienen un lavamos cerca, pueden utilizar alcohol en gel como medida opcional, también se les solicita que si presentan síntomas lo expresen a sus jefaturas para tomar las medidas correspondientes y brindarles asistencia médica en caso de ser requerida.

De acuerdo con la UNAM (s.f), una norma es una regla que regula las conductas de las personas en la sociedad, por lo que todas las personas están vinculadas a diversas clases de normas, algunas de ellas serían las jurídicas, morales, religiosas y de trato social. Con base en esto, las reglas creadas por la sociedad, provocan el rechazo por parte del grupo social de quien las incumple y no las quiere entender o aplicar.

Unidad de análisis 2: Impactos

Esta segunda unidad de análisis tiene como referencia conocer los impactos que ha dejado el virus del Covid-19 en el Sector de transporte terrestre. Es de gran relevancia conocer si los impactos que ha dejado tendrán efectos negativos en este sector y consecuencias graves en un futuro, para así poder tener un panorama claro de lo que se podría hacer para contrarrestar los efectos generados por esta pandemia.

Por lo tanto, de esta unidad se derivaron siete categorías de análisis:

1. Tecnología
2. Tiempo de tránsito
3. Precio de fletes terrestres
4. Chips RFID
5. Escasez de unidades
6. Innovación
7. Medidas Sanitarias

Categoría 1. Tecnología

Descripción

La tecnología ha llegado a evolucionar la economía global, sin ella, muchas formas que hoy se conocen de comercializar mercancías o productos no serían posible. Los entrevistados enfatizan su importancia y relacionan esta categoría con el crecimiento del comercio en Centroamérica. De esta categoría se mencionan las siguientes respuestas brindadas por los entrevistados.

“La implementación de un nuevo sistema como ya lo hemos vivido antes conlleva un periodo de curva de aprendizaje que nos ha costado, pero debemos de adaptarnos sí o sí por lo cual un sistema hoy a fin de reducir contacto o aforo sería excelente.” (Entrevistado 2)

“Manejar un mismo sistema a nivel centroamericano para que los procesos sean más rápidos evitando pérdida de tiempo en las fronteras por utilizar uno diferente en cada país, el hecho de tener programas digitales de alta tecnología son una necesidad para evitar tantos atrasos los cuales no nos permiten crecer como integración y con esto seguir siendo países en desarrollo.” (Entrevistado 3)

“Creo que lo importante en este momento no es buscar una solución de tipo digital, pues ya existen varias. Me parece que lo importante es que los países puedan revisar sus políticas comerciales, homologar procesos y definir sus acuerdos comerciales, en concordancia con las necesidades de los diferentes sectores.” (Entrevistado 4)

“Tener sistemas digitales de alta tecnología no es un lujo es una necesidad y esto es algo que se ha pasado por alto durante muchos años, se deben hacer pruebas con meses de anticipación al momento de querer implementar un nuevo protocolo o requisito documental, no dejar todo para último momento, esto no es sano para el comercio.” (Entrevistado 5)

“La tecnología nos ha ayudado mucho, ha agilizado muchos procesos, en estos casos si el sistema se nos cae o falla la solución sería hacerlo mediante teléfono, tener un listado actualizado de personas de contacto para que la operación en frontera no demore mucho tiempo, sin embargo,

es entendible que no sea una solución bien vista porque como en todo puede haber fuga de información, pero se podría implementar un sistema de nivel regional (unificado) que sea de tecnología de punta, invertir en tecnología es de gran ayuda para desarrollar un país y llevarlo a nuevo niveles, que los países tengan una excelente comunicación.” (Entrevistado 6)

Análisis

Las respuestas de los entrevistados demuestran que, sin el avance tecnológico en plataformas digitales, el comercio seguirá siendo lento y los países de Centroamérica no crecerían en materia de intercambio de bienes, con el paso de tiempo la tecnología ha tenido más auge y presencia en la vida de las personas y cada país debe ir modernizándose para avanzar con el tiempo y no quedar atrapado en él.

Sin dudarlo, la tecnología ha llegado a simplificar la vida de las personas, por ende, es importante capacitar al personal de manera correcta para que hagan uso de las herramientas que ofrece un programa. El entrevistado tres, menciona que sería buena idea tener un programa a nivel Centroamericano, que sea unificado para que todos trabajen bajo un mismo formato y así tener un comercio y sistema homologado.

Mora (2013) citando a Barker y Erickson, indica que la tecnología se puede definir como el conjunto de herramientas técnicas y conocimientos que pueden llegar a utilizarse, ya sean combinados o también separados para poder resolver problemas de una sociedad, la tecnología es parte fundamental de la evolución de la humanidad y genera grandes ventajas si su uso se hace de manera correcta.

Categoría 2. Tiempo de tránsito

Descripción

En la actualidad y con la llegada del Covid-19, el paso por las fronteras terrestres de Costa Rica es relativamente lento en cuanto a revisiones y trámites a realizar, adicional a esto, hace varios años se dio la iniciativa de abrir cuatro módulos en las fronteras para tener una reducción en tiempos

de espera, pero no fue posible ya que por la falta de personal capacitado y de financiamiento para realizar este trabajo de la mejor forma tuvieron que cerrar dos de esos cuatro módulos, teniendo como consecuencia tiempos de espera mayores a los ya existentes. A continuación, algunas frases expresadas por los entrevistados:

“Demoras en frontera, proceso de descarga muy lento, cuando se autorizó el ingreso de unidades no a todos los almacenes se podía descargar, lo cual volvió sumamente lento el tema de descargar y saturación.” (Entrevistado 1)

“La falta de infraestructura y personal capacitado para los nuevos procedimientos trayendo consigo pérdida de tiempo valioso en fronteras.” (Entrevistado 4)

“Implementar la máquina para detectar el virus de manera rápida, esta es la famosa Flash20 que detecta el virus en 30 minutos, esto sería genial para temas de transporte, ya que esperar 30 minutos no es nada comparado con los 3 o 4 días que se debe esperar para obtener resultados por la prueba regular que todos conocemos, esto ahorraría muchísimo tiempo en fronteras, aprovechando al máximo cada minuto.” (Entrevistado 5)

“El trasiego de cargas para el ingreso a Costa Rica, así se evitaba que choferes de otras nacionalidades ingresaran al país, pero claro, se perdía el tiempo efectuando esta operación y el tiempo en temas de comercio siempre será importante.” (Entrevistado 8)

Análisis

Los tiempos en frontera han producido grande atrasos a nivel comercio, ya que se deben efectuar largas filas para poder pasar por el paso fronterizo y llegar a las respectivas revisiones por parte de los policías de frontera, adicional en el año 2020 se fumigaban las unidades de transporte terrestre al entrar y salir de Costa Rica, esto hacía que ser perdiera más tiempo en frontera causando estragos y aglomeraciones de unidades y choferes que estaban a la espera de ser atendidos, los tiempos en temas de comercio representan mucho dinero en juego.

El Banco Mundial (BM) en su página web describe la importancia del tiempo en los trámites de exportación e importación, ya que este factor afectada de manera positiva o negativa las operaciones comerciales, el tiempo se debe medir desde el momento en que se confeccionan documentos, ya que estos deben estar listos al momento del despacho de la carga para evitar atrasos en los tránsitos, adicional que cada país permita a los conductores un tiempo libre para cruzar la frontera si no pueden aplicar multas.

Muchas unidades de carga transportan productos perecederos o productos que requieren temperaturas controladas y el tiempo es un factor muy importante, ya que la manipulación debe efectuarse con mucho cuidado, si las unidades llegaran a sufrir un desperfecto mecánico el producto ya no podría ser vendido, tendría que desecharse, además, para las empresas importadoras y exportadoras el tiempo es primordial, ya que esto significa que sus productos van a llegar a tiempo, cumpliendo con las expectativas planteadas en un inicio.

Categoría 3. Precio de fletes terrestres

Descripción

Esta tercera categoría es una de las más controversiales que ha tenido que afrontar el transporte terrestre, ya que los nuevos procesos implementados han afectado el precio de fletes y servicios, también se han aplicado multas por incumplir con ciertas normas establecidas por las autoridades correspondientes. Por lo tanto, entre las respuestas de los entrevistados se tienen las siguientes:

“Aumento de costos en transporte, ejemplo: Contratación de cabezales para realizar el trasiego de unidades, en la parte de exportación se incluyó el costo del bodegaje, algunos almacenes se dejaron cobrar \$275.00 y otros \$75.00, los precios de los choferes ticos aumentaron debido a que escasearon las unidades, un flete normal a Nicaragua costaba \$1100.00 y pasó a \$1800 o \$2000.00.” (Entrevistado 1)

“La disminución en temas de fletes terrestres por los cierres temporales de empresas que se dedican a la venta de productos no básicos.” (Entrevistado 3)

“El aumento de costos, por las medidas tomadas por los diferentes países, limitando el libre tránsito de las unidades de transporte.” (Entrevistado 4)

“Alza en los fletes sin lugar a dudas, un caso de ejemplo sería el de Costa Rica con Panamá ya que un chofer de CR no puede cargar en Panamá y un chofer de Panamá no puede cargar en CR, haciendo que el proceso operativo se vuelva caótico y eleve el costo del mismo.” (Entrevistado 5)

Análisis

El precio, de acuerdo con las respuestas brindadas por los entrevistados, es una de las características que más afectan al sector terrestre, algunos entrevistados mencionan alza en fletes debido a que en muchos casos se deben contratar más unidades para poder realizar el trasiego de una carga, adicional muchos aprovecharon la oportunidad para cobrar más dinero del que realmente debían cobrar (caso de los almacenes fiscales autorizados para recibir cargas de Centroamérica).

Asimismo, se menciona el precio en términos de pérdidas, debido a que muchas empresas transportistas tuvieron una baja en sus fletes ya que las unidades de transporte no eran requeridas con tanta frecuencia por los clientes, ya que muchos de ellos habían cerrado operaciones, trayendo consigo una baja para sus proveedores de servicios. En este sentido todo era una cadena en temas de pérdidas monetarias.

Pérez y Pérez (2006) mencionan que el precio se puede considerar como una variable del Marketing Mix con definición un poco difícil por la variedad de acepciones de dicho término, la dificultad de su determinación y la cantidad de variables externas e internas que la determinan. Una pequeña definición de precio vendría siendo como el valor en términos de capital de un producto o servicio por el que un consumidor estaría dispuesto a adquirirlo.

Categoría 4. Chips RFID

Descripción

Los entrevistados en esta categoría hacen énfasis a los chips RFID, los cuales, si en algún momento se llegaran a implementar, mejorarían de manera muy positiva el comercio en la región de Centroamérica, ya que se agilizarían procesos como el paso de unidades en fronteras, los registros serían automáticos mejorando considerablemente los sistemas tecnológicos, por ello, se puede apreciar las siguientes respuestas.

“Actualmente se está trabajando en las etiquetas RFID cuyo objetivo de esta tecnología es de agilizar el paso de medios de transporte, a través de registros automáticos por medio de la identificación de la Etiqueta RFID y los sistemas de información de cada una de las instituciones de frontera. Esperemos que este proceso de innovación nos facilite los procesos fronterizos.”
(Entrevistado 1)

“Integración de códigos QR a cada uno de los documentos que utilizan el tránsito internacional, así también como los chip RFID para mejorar las condiciones en cada una de las fronteras de manera que se puede automatizar todo y la intervención del hombre sea lo menos posible.” (Entrevistado 7)

“Sería genial que se pudieran implementar las etiquetas R-FID para agilizar el paso de las unidades de transporte dónde los registros son automáticos.” (Entrevistado 8)

Análisis

Los chips de radiofrecuencia mejor conocidos como chips RFID corresponden a un sistema, el cual, facilita la comunicación electrónica entre dos o más objetos, los cuales podrían ser productos también mercancías, gracias a esta tecnología el comercio se podría ver favorecido ya que se gozaría de un mejor y mayor control en la trazabilidad de los productos cuando estos están siendo transportados, como ventaja adicional, se tendría la información de forma digital antes de

que la unidad de carga llegue a frontera, gracias a las ondas que transmiten y que son recibidas por las antenas de radiofrecuencia.

De igual manera Microsiervos (2009) señala que estos chips mejor conocidos como RFID se definen de la siguiente manera:

Los RFID son un pequeño chip que permite identificar, remotamente mediante una señal de radio, el objeto en el que está colocado. Al contrario de lo que sucede con los códigos de barras, con un RFID se puede acceder a la información contenida en un chip sin necesidad de acceder visual o físicamente a este (párr.1).

Los RFID tienen una similitud con el de códigos de barras, pero una de las particularidades de este sistema de radiofrecuencia es su tamaño. Estos códigos tienen una característica en la técnica de la trazabilidad, ya que pretende renovar los varios sectores de la economía permitiendo reducir tiempos y costes motivo por el cual no es imprescindible mantener una línea de visión entre el producto y el sistema de lecturas.

Categoría 5. Escasez de unidades

Descripción

Se evidencia en esta categoría que el tema de escasez de unidades preocupa al sector terrestre, ya que muchas empresas han cerrado operaciones y el gremio que ofrece servicios de transporte no ha sido la excepción, debido a esto se ha visto que la falta de unidades de transporte ha sido muy evidente, preocupando de sobremanera a las empresas que ofrecen y compran productos a los países de la región, las cuales deben buscar con tiempo suficiente la contratación de un servicio. Por lo tanto, se detalla lo siguiente:

“Escasez de unidades en el territorio costarricense por el cierre de empresas dedicadas a este negocio.” (Entrevistado 1)

“La flota vehicular, envejecerá en los próximos años y la calidad de los equipos ya empieza a verse afectada, considerando una disminución en unidades de transporte, ya que muchas empresas no podrán renovar equipos por falta de dinero.” (Entrevistado 4)

“Reducción de unidades disponibles para el transporte.” (Entrevistado 7)

Análisis

La pandemia ha causado estragos a nivel global en muchos sectores de la economía, sin embargo, se hace énfasis en las empresas miembros del gremio de transportistas terrestres las cuales se han visto obligadas a vender las unidades de carga para dedicarse a otras fuente de trabajo o bien paralizar su negocio por un tiempo prolongado; debido a esto las escasez de unidades ha sido evidente, trayendo consigo todo un dilema para el comercio de mercancías, ya que se deben buscar otras opciones para coordinar los fletes y envío de mercancías.

Al existir una baja en las unidades de transporte, son muchas las desventajas que se van creando, ejemplo de ello sería ya no se tendría una lista extensa de empresas y así negociar tarifas, al contrario, los fletes encarecen ya que el listado disminuye y se debe trabajar con lo existente en el mercado sin poder llegar a un acuerdo con las tarifas ofertadas, esto a su vez es una ventaja para las empresas que aún siguen a flote ya que pueden abarcar más mercado y recuperar poco a poco el dinero dejado de percibir en algún momento dado.

La República (2008) menciona que la escasez de contenedores para que el país envíe mercancías a otros países está delimitando la capacidad de incremento de las exportaciones, este factor imposibilita satisfacer la demanda de productos locales en los mercados internacionales, esta situación provoca que los exportadores pierdan la venta de sus cargas y tengan pérdidas monetarias significativas para la empresa.

Categoría 6. Innovación

Descripción

Los entrevistados en esta categoría indicaron que debido a la pandemia muchos negocios tuvieron que innovar y reinventarse, abriendo paso a nuevos emprendimientos; es importante recalcar que no todo debe verse desde la negatividad, en tiempos de crisis es donde una parte de la población se renueva y gracias a esto surgen los emprendimientos o las empresas pymes, abriendo paso a cambios y nuevas compañías. En relación con los entrevistados ellos expresaron lo siguiente:

“Muchas empresas se vieron obligadas a cerrar operaciones debido a que su giro comercial no era necesario para consumo en ese momento, gracias a una situación como esta muchos empleados decidieron innovar y emprender su propio negocio, arriesgándose con todo o nada.” (Entrevistado 2)

“Una parte de la población se innovó, reinventándose, ya que desarrollaron emprendimientos dando a conocer sus productos en redes sociales, las cuales no cobran por publicidad, ahorrándoles dinero y llegando a la población de manera efectiva.” (Entrevistado 5)

“La parte de la población más afectada o ciertas personas de una comunidad tuvieron que emprender negocios e innovar para poder cubrir sus necesidades, muchos de los emprendimientos han logrado permanecer en el mercado siendo aceptados de manera positiva por el público meta.” (Entrevistado 8)

Análisis

En situaciones que por fuerza mayor obligan a las empresas a tener giros comerciales e innovar; es donde muchas de ellas quedan rezagadas, ya que la incertidumbre crece, generando un sentimiento de desconfianza, en tiempos de crisis cada sector de la economía debe ser capaz de modernizarse y ofrecer al público alternativas diferentes creando una imagen fuerte con su producto en el mercado.

Es importante mencionar que esto aporta beneficios para la economía, donde siempre se va a buscar generar más utilidades y claro si es posible, ser una fuente de empleo para la población. Muchos de los buenos negocios que existen, han nacido de situaciones críticas, por ende, es importante apoyar al emprendedor ya que de esta manera se reactivará la economía del país.

De acuerdo con García (2012) la innovación se puede definir de la siguiente manera:

El proceso de transformar ideas en valor para la organización y los consumidores, el cual se inicia con la generación de ideas, pasando por un tamizaje de viabilidad, hasta la implementación de un nuevo, o significativamente mejorado: producto – bien o servicio, proceso, esquema de mercadeo o estructura organizacional de la empresa.

Categoría 7. Medidas Sanitarias

Descripción

Esta categoría hace énfasis en algunas de las medidas aplicadas al transporte para poder disminuir impactos negativos en cuanto al contagio del Covid-19; muchas de ellas dictadas por los organismos gubernamentales y otras dictadas por las empresas de manera autónoma, para así poder fortalecer procesos. Seguidamente se mostrarán las respuestas dadas por algunos entrevistados:

“Hacerle saber y concientizar a los pilotos que deben de tomar las precauciones necesarias para evitar el contagio del virus Covid-19 y que en base a esto acaten las normas de bioseguridad implementadas en cada país.” (Entrevistado 3)

“Se han tomado medidas desde tomar muestras, hasta crear cárceles disimuladas con la excusa de una cuarentena, para transportistas extranjeros.” (Entrevistado 4)

“En CR se tienen establecidos protocolos o medidas desde mayo 2020, primero fueron los horarios de libre tránsito (las restricciones vehiculares), a partir de Septiembre se implementó el uso obligatorio de mascarillas de tela o desechables.” (Entrevistado 6)

Análisis

Las medidas sanitarias aplicadas para el sector transporte han tratado de disminuir los riesgos de contagio masivo entre países de Centroamérica, están ligadas a mantener una buena higiene personal consigo mismo y con las personas del entorno, estas medidas buscan una convivencia sana, tratando de marcar una nueva realidad en temas de salud, en relación con los demás sectores económicos, que han sido impactados por la pandemia.

Es importante mencionar que, al implementar medidas, estas pueden llegar causar disconformidad en la población, sin embargo, es importante recalcar la importancia de las mismas, educando a la población a cumplir con ellas para poder sobrellevar una situación de interés común. Una población sin medidas definidas es una población vulnerable a cualquier tipo de acontecimiento.

De acuerdo con la página web de la Organización Mundial de la Salud (OMS) las medidas sanitarias se definen como medidas destinadas a resguardar la salud de las personas, de la población y de los animales, en base a lineamientos estrictos a seguir, también existen las medidas fitosanitarias que están destinadas a preservar los vegetales se emplean tanto a los artículos alimenticios de producción nacional o a las enfermedades locales de animales y vegetales como a los productos procedentes de otros países.

Interpretación de datos

Después de realizar el análisis respectivo de las categorías mencionadas anteriormente, con base en las respuestas obtenidas por los entrevistados, se logró obtener una serie de datos

importantes, los cuales se tomarán como referencia para su interpretación, teniendo como objetivo hallar la solución del problema de la investigación, a saber: ¿cuáles son los retos a los que debe enfrentarse el sector de transporte terrestre centroamericana en tiempos de Covid-19?

Partiendo desde una perspectiva autocrítica, el análisis se divide en dos importantes grupos que son los protocolos de bioseguridad y los impactos que ha dejado en el sector terrestre de mercancías la llegada del virus Covid-19, la manera en que este sector de la economía se ha visto impactado es de interés general ya que de una u otra manera afecta a la población de todo un país, ya que sin comercio no hay economía y sin esta una región no puede existir.

En la categoría de protocolos de bioseguridad, se menciona la importancia de acatar y seguir al pie de la letra los protocolos establecidos para combatir o bien sobrellevar una situación tan crítica como la que se está viviendo por la pandemia, se demuestran los sectores que se han visto afectados y como estos han implementado a nivel interno los protocolos de salud para minimizar riesgos y tener menos repercusiones negativas.

Ante un cambio en el comercio mundial debido a una pandemia es importante buscar nuevas alternativas de convivencia humana para que las repercusiones sean lo menos negativas posibles para la sociedad, tener acceso a la información brindada por las entidades encargadas de dar a conocer los protocolos a seguir, es de suma importancia, y no se debe prestar menos atención ya que una sociedad con acceso a la información es una sociedad consiente de lo que pasa a su alrededor.

De igual manera, se dieron a conocer los impactos que ha dejado a su paso la pandemia en Centroamérica, estos han repercutido de manera negativa en el sector de transporte terrestre, afectando el comercio de mercancías, ya que las condiciones de intercambio de bienes no son las mismas de años anteriores, ahora existen muchos procedimientos nuevos, generando atrasos en tiempo de tránsito los cuales son cruciales en el comercio.

Con el análisis se dieron a conocer las falencias con las que se ha tenido que trabajar durante todos estos años y que con la llegada del virus se incrementaron, ejemplo de ello sería la tecnología, ya que si bien es cierto, existen programas digitales, muchos de ellos no son lo suficientemente buenos y no están integrados para trabajar de manera conjunta en la región, si las plataformas digitales no son lo suficientemente buenas vemos que los tiempos (que es otra categoría) también afectan el comercio.

Asimismo, continuando con la tecnología, se detalla la importancia que ha tenido en estos últimos años, es un hecho que la era tecnológica ha venido a revolucionar la economía y el comercio como tal, haciendo que compañías busquen innovar y mejorar sus procesos; sin embargo, una parte de la población aún es excluida de este cambio generacional y tecnológico, ya que siguen con sistemas que van quedando obsoletos y rezagados en el tiempo.

Además, también se señala la importancia de conocer sobre la afectación en los precios, ya que este factor es uno de los que más se toman en cuenta al momento de negociar el intercambio de mercancías, tener buenas tarifas en fletes terrestres ligado a un buen servicio, determina buenas negociaciones con los clientes ya que esta manera se logran contratos con beneficios para las partes involucradas.

Con el respectivo análisis se pudo concretar que los impactos negativos a nivel Centroamericano han incrementado, son muchos los problemas o repercusiones que con el paso del tiempo la región deberá ir superando poco a poco, el camino no será nada fácil de recorrer, pero es aquí donde se deben integrar procesos para no retroceder en el tiempo y de esta manera lograr ser una región desarrollada, con interés de crecer y mejorar relaciones comerciales.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones de la investigación

Este capítulo es de gran relevancia, ya que se detallan las conclusiones y recomendaciones para el presente trabajo de investigación. Las conclusiones se obtienen con base en las categorías de análisis anteriormente mencionadas y analizadas, seguidamente, las recomendaciones se brindan en base a lo concluido, por consiguiente, se hace mención a lo siguiente.

El sector salud ha sido uno de los que ha tenido que brindar gran apoyo a los demás sectores de la economía, esto debido a la atención médica brindada a la población contagiada por el Covid-19.

Por otra parte, se demuestra que el sector turismo decayó, trayendo consigo un desplome en los ingresos económicos de la región centroamericana, lo que dejó sin empleo a millones de personas, este dato se obtuvo de un informe presentado por la Organización de las Naciones Unidas.

Adicional, se demuestra que en el sector de transporte terrestre, las medidas de seguridad aplicadas en las fronteras desembarcaron en un caos y atrasos debido al descontrol en el comercio a nivel centroamericano, sin embargo, gracias a la aplicación de las mismas se logró controlar el contagio del Covid-19 y reducir la propagación del virus.

Asimismo, se concluye que con la llegada del virus Covid-19 muchos sectores de la economía sufrieron afectaciones en sus operaciones diarias, dejando a su paso un caos mundial económico.

Se demuestra la importancia del comercio terrestre en Centroamérica, este permite el crecimiento y desarrollo de los países de la región, motivando a las economías a buscar nuevas formas ágiles de comercio.

La creación de nuevos procedimientos causó incertidumbre, sin embargo; ante una situación de emergencia la aplicación correcta de estos es primordial para mitigar las repercusiones de lo sucedido, en este caso, el contagio del virus.

Las normas dictadas han servido de apoyo para mantener bajo control situaciones de riesgo, asimismo estas han tenido que ser respetadas y acatadas por todos los gremios y por toda la población.

De igual manera se puede apreciar que las instituciones como la Secretaría Económica Centroamericana (SIECA) y los gobiernos de los países de Centroamérica, lograron unificar las normas dictadas por cada país para afrontar la pandemia.

Por otra parte, se concluye que la tecnología es un factor muy importante para mejorar el comercio entre los países de la región, ya que los sistemas digitales existentes presentan muchas fallas y esto atrasa las operaciones de intercambio.

Se concluye que el factor tiempo en el comercio internacional juega un papel clave para que las operaciones tengan éxito y que las negociaciones entre países sean satisfactorias para las partes involucradas.

En temas de precios, estos se han incrementado de manera excesiva debido a falta de unidades de transporte o bien por procedimientos rigurosos implementados por cada país que causan gastos adicionales que no estaban contemplados.

En cuanto a las nuevas tecnologías se determina que los chips RFID serían bien aceptados, esto debido a los beneficios que traerían al comercio, ya que servirían de gran ayuda para agilizar el paso de las unidades de transporte en fronteras.

Se identifica la importancia de la innovación en las empresas, esto en cuanto a giros comerciales y en sus productos, ya que conforme avanza el tiempo se debe avanzar con él para seguir manteniendo a los clientes satisfechos.

Por otra parte, las medidas sanitarias aplicadas en el sector de transporte terrestre han tratado de disminuir el riesgo de contagio entre los transportistas de cada país de Centroamérica.

Finalmente, se demuestra que el impacto de la pandemia Covid-19 ha sido grave a nivel regional, sin embargo, el sector de transporte terrestre ha demostrado aceptación por las normas aplicadas por cada entidad reguladora.

Recomendaciones de la investigación

Se recomienda al sector salud la aplicación de las vacunas contra el Covid-19 al gremio de transportistas terrestres, para que estos puedan realizar los viajes de manera segura a cualquier país de Centroamérica y que el comercio no se siga viendo afectado.

Se insta al sector turismo de cada país replantear y ofrecer nuevas y atractivas formas de disfrutar los sitios turísticos, esto apoyándose en los medios de transporte terrestre ofreciendo paquetes de viajes con el servicio de transporte incluido, esto fortalecerá a ambos sectores.

Asimismo, se recomienda al sector de transporte terrestre seguir aplicando los protocolos de bioseguridad para evitar la propagación del virus Covid-19 en los países de Centroamérica, tener el virus bajo control garantiza menos impactos negativos en el comercio de intercambio de mercancías.

Se recomienda a los países de Centroamérica seguir aplicando los procedimientos anti Covid-19 en los puestos fronterizos, para evitar una nueva propagación en la población.

Se les recomienda a los países miembros de la Integración Económica Centroamericana la implementación de un sistema digital integrado para toda la región, con el único fin de que los

procesos en frontera sean más rápidos, evitando pérdida de tiempo por utilizar uno diferente en cada país.

Adicional, se recomienda a las empresas transportistas no elevar de manera significativa los precios de los fletes, para evitar que el mercado de transporte terrestre encarezca las exportaciones e importaciones de productos

Se recomienda a los gobiernos de cada país de Centroamérica, acelerar los procesos de compra e implementación de los chips RFID, para ser utilizados en los puestos fronterizos lo antes posible, esto con la finalidad de que las inspecciones y controles se realicen de una forma ágil, aumentando de esta manera el intercambio comercial entre las regiones ya que los tiempos en frontera disminuirían debido a la rapidez en procesos que otorgan estos chips.

Continuando con lo anterior, se le recomienda a las empresas dedicadas al comercio, mediante el transporte terrestre, brindar capacitaciones al personal y continuar brindando capacitaciones sobre actualizaciones, para que dispongan de mayores conocimientos y destrezas al utilizar las nuevas tecnologías como los chips RFID y de esta manera elevar el rendimiento tanto en los puestos fronterizos como con los transportistas.

CAPÍTULO VI: PROPUESTA

Descripción

La propuesta para esta investigación será implementar a la Red Centroamericana de Comercio (REDCA) información dirigida a transportistas y choferes, como protocolos de bioseguridad, normas y procesos que servirán de apoyo para un tránsito seguro y exitoso. Este proyecto va dirigido al SIECA y a las cámaras de transportistas terrestres, con el fin de mejorar el comercio y tener acceso a la información en el menor tiempo posible.

Es importante poder agregar a esta aplicación creada en el 2020 las normas aplicadas por cada país de Centroamérica en temas de Covid-19 y demás temas referentes al comercio internacional, esto para conocer que le espera a cada conductor en las fronteras que deba cruzar para cargar y descargar mercancías. Es trascendental mencionar que muchos procesos aplicados por cada país se desconocen y se sabe de ellos hasta que se presenta una situación de conflicto.

El desarrollo de una plataforma digital dirigida a toda la comunidad centroamericana, permitirá que los gobiernos estén informados de nuevos procesos, de multas por incumplir algún procedimiento, de cierres de carreteras por alguna situación en específico, de cuales almacenes fiscales están autorizados para recibir mercancía procedente de Centroamérica, en fin, de temas de importancia que permitan conocer cómo se gestionan los procesos en cada país.

Si bien es cierto que la Red Centroamericana de Comercio (REDCA) está más enfocada en temas comerciales, esta propuesta de incluir más información a la aplicación ayudará a los choferes y transportistas fortaleciendo la misma, ya que abarcaría más gremios y sectores del comercio, muchos de los temas de controversia los sufren los choferes en primera instancia y con esto se pretende facilitar el conocimiento de normas por medio de esta aplicación, para que los choferes puedan de manera segura y práctica comprender como está trabajando cada país.

Objetivos

Objetivo general

Implementar a la REDCA información dirigida a transportistas y choferes, la cual contemplará temas referentes al Covid-19 y demás procesos aplicados por cada país del área centroamericana.

Objetivos específicos

Crear una serie de requisitos indispensables que se deben agregar a la REDCA para que los transportistas y choferes puedan guiarse e informarse.

Determinar qué entidades serán las encargadas de estar actualizando la información en la aplicación virtual y cada cuánto deben hacerlo.

Propuesta

Se propone, de acuerdo con el primer objetivo específico proyectado anteriormente que se basa en agregar una serie de requisitos indispensables a la REDCA, lo cual servirá de apoyo y guía a los transportistas terrestres en Centroamérica, aportándoles una herramienta real y efectiva, en la cual puedan contemplar detalles que ellos consideren importantes conocer al momento de iniciar un tránsito.

- La SIECA encargada de haber creado esta aplicación, deberá de implementar una actualización, tanto para los sistemas operativos de celulares y tabletas Android como iOS, además de las versiones web que tenga disponibles, para que se puedan contemplar los cambios y secciones extra con información.

- Se propone que la aplicación brinde un aviso o alerta al transportista ante cualquier situación crítica en un país de Centroamérica, esto refiriéndose a huelgas o cierres de carreteras por mencionar algunos ejemplos, estas actualizaciones la harán las entidades de cada país según corresponda.

Continuando con el segundo objetivo específico, se pretende asignar la función de actualización de información a ciertas entidades, estas deben estar pendientes de cualquier cambio en la región Centroamericana para dar aviso a las personas que accederán a la aplicación en cualquier momento y hora de día, si la información no se actualiza en tiempo causará incertidumbre en sus usuarios.

- La aplicación indicará el tiempo de tránsito que tiene cada chofer para cumplir con las horas establecidas por ley en cada país.
- A la aplicación se lo podrán agregar nuevas secciones de interés general, en caso de que los usuarios indiquen que esa información es de importancia y que debe ser conocida a nivel regional.
- Los usuarios serán alertados con tiempo suficiente en caso de alguna mejora o actualización en la plataforma de la aplicación.
- Con este proyecto se pretende que los choferes perciban el apoyo y la inclusión en temas de comercio terrestre, que su criterio y experiencia sean escuchados, ya que ellos son los que a diario cruzan fronteras y pueden determinar qué es importante conocer.

Bibliografía

- Abadío, A. I. (Octubre de 2016). *La realidad del proceso de Integración Económica Centroamericana: El Rol de Guatemala en el Proceso de Integración*. Recuperado el 19 de Setiembre de 2020, de http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/28/28_0905.pdf
- Arnolfo, D. (Julio de 2015). *Los medios gráficos y la producción de significados en relación a la Gripe A H1N1 entre los meses de abril y julio del año 2009 en Argentina*. . Recuperado el 19 de Setiembre de 2020, de http://www.repositoriojmr.unla.edu.ar/descarga/Tesis/MaEGyPS/Arnolfo_D_Medios_2015.pdf
- Banco Mundial, (s.f). *Tiempo de importación, cumplimiento documental*. Recuperado el 06 de Marzo de 2021, de <https://databank.bancomundial.org/reports.aspx?source=2&type=metadata&series=IC.I.MP.TMDC>
- Bonomelli, G. (2020). *La Pandemia del Coronavirus y su impacto sobre el Comercio Internacional: Una mirada sobre el mundo y Argentina*. . Recuperado el 21 de Setiembre de 2020, de <http://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/18331/Art%C3%ADculo%201%20-%20Revista%20Nro.%2030.pdf?sequence=3>
- Briñis, A. (2017). *La Investigación Social Cuaderno Metodológico*. Recuperado el 28 de febrero de 2021, de <https://www.uls.edu.sv/sitioweb/images/2019/enero/La-Investigacion-Social.pdf>
- Brizuela, V. M. (2015). *La libre circulación de personas en el derecho comunitario. (Análisis comparado de la Unión Europea y el Sistema de la Integración Centroamericana)*. Recuperado el 21 de Setiembre de 2020, de <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/bitstream/123456789/2634/1/38416.pdf>

Casal, R. A. (2013). *Tecnología y estudios del futuro: a propósito de un libro de Barker y Erickson*. Recuperado el 17 de Marzo de 2021, de <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/cienciaytecnologia/article/view/15212/14515>

Centro de Estudios Avanzados de las Américas, C. (2015). *Definición de Economía: Desde Sócrates a Samuelson*. Recuperado el 07 de Marzo de 2021, de <https://www.ceaamer.edu.mx/revista/definicion-de-economia-desde-socrates-a-samuelson/>

CEPAL, C. E. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Recuperado el 12 de Octubre de 2020, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf

COMEX, M. d. (2019). *COMEX*. Recuperado el 27 de Febrero de 2021, de <https://www.comex.go.cr/tratados/centroam%C3%A9rica/>

Contreras, L. M. (2016). *La salud, desde una perspectiva integral*. *Revista Universitaria de la Educación Física y el Deporte*. Recuperado el 06 de Marzo de 2021, de <file:///C:/Users/50683/Downloads/Dialnet-LaSaludDesdeUnaPerspectivaIntegral-6070681.pdf>

Duvan Posada Goez, P. H. (2020). *Coyuntura actual en el Sector Transporte Terrestre, en los principales puertos de Colombia (Cartagena –Buenaventura) y sus impactos en la cadena logística. Coyuntura actual en el sector transporte terrestre, en los principales puertos de Colombia (Cartagena –Buenaventura) y sus impactos en la cadena logística*. Recuperado el 07 de Febrero de 2021, de <http://repositorio.esumer.edu.co/bitstream/esumer/2144/1/Articulo%20Final%20Duvan-%20Paula-%20Andrea%202020.pdf>

Organización Internacional para la Estandarización (s.f). *ISO*. Recuperado el 10 de Marzo de 2021, de <https://www.iso.org/about-us.html>

- Universidad Nacional Autónoma de México. (2018). *Unidad de Apoyo para el Aprendizaje*. Recuperado el 08 de Marzo de 2021, de <https://uapa.cuaieed.unam.mx/sites/default/files/minisite/static/b21dc82f-af46-4e6e-aa9e-7ec603806a45/1-Concepto-de-Norma/index.html>
- González, B. E. (Febrero de 2020). *El acuerdo de Asociación entre Centroamérica y la Unión Europea (AACUE): retos y oportunidades para Costa Rica*. Recuperado el 06 de Marzo de 2021 de <https://repositorio.una.ac.cr/bitstream/handle/11056/17544/9.%20El%20Acuerdo%20de%20Asociaci%C3%B3n%20entre%20Centroam%C3%A9rica%20y%20la%20Uni%C3%B3n%20Europea.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- González, F. G. (2012). *Conceptos sobre Innovación*. Recuperado el 07 de Marzo de 2021 de https://www.acofi.edu.co/wpcontent/uploads/2013/08/DOC_PE_Conceptos_Innovacion.pdf
- Gutierrez, K. G. (Julio de 2017). *Aportes de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) dentro del programa de apoyo al acceso de la mipyme, al mercado regional*. Recuperado el 12 de Febrero de 2021 de <http://recursosbiblio.url.edu.gt/tesisjcem/2017/04/25/Garcia-Kelly.pdf>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de investigación, México. McGraw Hill*.
- Hernández Sampieri, F. C. (2014). *Metodología de la Investigación*.
- La República. (2008). *Escasez de Unidades de Transporte*. Recuperado el 07 de Marzo de 2021 de, <https://www.larepublica.net/noticia/escasez-de-contenedores-limita-crecimiento>
- Löwenthal, P. (2015). *Apertura Económica e Integración Regional estrategias complementarias. Relaciones Internacionales*. Recuperado el 30 de enero de 2021 de, <file:///C:/Users/50683/Downloads/document.pdf>

- Maranto Rivera, M., & González Fernández, M. E. (2015). *Fuentes de Información*. Recuperado el 25 de Febrero de 2021 de, <https://repository.uaeh.edu.mx/bitstream/bitstream/handle/123456789/16700/LECT132.pdf>
- Martínez, & Benítez. (2015). *Metodología de la Investigación Social*. Recuperado el 15 de Febrero de 2021 de, https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/57466483/26_Metodologia_de_la_investigacion_social_I.pdf?1538166550=&response-content-
- MEIC, M. d. (mayo de 2020). *Impacto de la pandemia por Covid 19 en las PYME costarricenses*. Recuperado el 22 de Octubre de 2020 de, <http://reventazon.meic.go.cr/informacion/estudios/2020/pyme/covid19.pdf>
- Microsiervos. (2009) *¿Qué son los chips RFID y para qué sirven?* Recuperado el 06 de Marzo de 2021 de, <https://www.microsiervos.com/archivo/tecnologia/que-son-chips-rfid.html>
- MONGE, R. A. (Setiembre de 2019). *Análisis de la Capacidad de Gestión de la SIECA dentro del Marco de Apertura Comercial de la Región Centroamericana y su Incidencia en los Mercados Internacionales*. Recuperado el 11 de Febrero de 2021 de, <https://repositorio.una.ac.cr/bitstream/handle/11056/17357/12.TFG%20-%20SIECA.pdf?sequence=1&isAllowed>
- Moya, A. (2017) *Análisis de la movilidad de estudiantes y funcionarios hacia y en el campus central del Instituto Tecnológico de Costa Rica. (Tesis de Grado)*. Instituto Tecnológico de Costa Rica, Costa Rica. Recuperado el 29 de enero de 2021 de, https://repositoriotec.tec.ac.cr/bitstream/handle/2238/9360/analisis_movilidad_estudiantes_funcionarios_campus.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ocampo, F. (2020). *Acciones Estratégicas para profundizar la Integración Económica en Centroamérica*. Recuperado el 26 de enero de 2021 de, file:///C:/Users/50683/Downloads/_DESCARGAR%20%E2%97%84%E2%97%84.pdf

- OMC, O. M. (2014). *Explicación del Acuerdo de la OMC sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias*. Recuperado el 07 de Marzo de 2021 de, [https://www.wto.org/spanish/tratop_s/sps_s/spsund_s.htm#:~:text=Las%20medidas%20sanitarias%20\(destinadas%20a,productos%20procedentes%20de%20otros%20pa%C3%ADses](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/sps_s/spsund_s.htm#:~:text=Las%20medidas%20sanitarias%20(destinadas%20a,productos%20procedentes%20de%20otros%20pa%C3%ADses)
- OMS, O. M. (2021). *Organización Mundial de la Salud*. Recuperado el 12 de Marzo de 2021 de, <https://www.who.int/es/about/who-we-are/frequently-asked-questions>
- Pérez, D., & Pérez, I. (2006). *El precio. Tipos y estrategias de fijación. EOI Marketing*. Recuperado el 06 de Marzo de 2021 de, <file:///C:/Users/50683/Downloads/componente45108.pdf>
- Piva, J. M. (2019). *Logros y desafíos de la Integración Centroamericana, aportes de la CEPAL*. Recuperado el 05 de Febrero de 2021 de, [file:///C:/Users/50683/Downloads/S1801065_es%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/50683/Downloads/S1801065_es%20(2).pdf)
- Rodríguez, M. M. (13 de Junio de 2019). *Virus Ébola: patógeno emergente y futuro*. Recuperado 23 de Setiembre de 2020 de, <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/coronavirus-comercio-integracion/>
- Sáenz, V. (2018) *Transporte internacional de mercancías*. Recuperado el 13 de Febrero de 2021 de, <https://www.sintesis.com/data/indices/9788491711698.pdf>
- Salud, O. M. (2021). *Organización Mundial de la Salud*. Recuperado el 08 de Marzo de 2021 de, <https://www.who.int/es/about/who-we-are/frequently-asked-questions>
- SICA, S. d. (abril de 2020). *Sistema de Integración Centroamericana SICA*. Recuperado el 19 de Febrero de 2021 de, <https://www.sica.int/>
- SICE, S. d. (2020). *Sistema de Información sobre Comercio Exterior SICE*. Recuperado el 03 de Marzo de 2021 de, <http://www.sice.oas.org/trade/sica/sg121391.asp>
- SIECA, S. d. (11 de Noviembre de 2020). *Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA*. Recuperado el 17 de Febrero de 2021 de,

<https://www.sieca.int/index.php/cooperacion-internacional-y-proyectos-regionales/cooperacion-internacional-y-socios-estrategicos/>

Valverde, L. K. (Junio de 2020). *Análisis de resultados de la evaluación de la virtualización de cursos en la UCR ante la pandemia por Covid-19: Perspectiva estudiantil*. Recuperado el 26 de Setiembre de 2020 de, file:///C:/Users/50683/Downloads/An%C3%A1lisis%20Virtualizaci%C3%B3n%20de%20Cursos%20(25%20de%20junio%202020).pdf

APÉNDICES DE LA INVESTIGACIÓN

Apéndice A: Cuestionario utilizado en la investigación

Nombre: Katerine Arias Álvarez.

País de residencia: Costa Rica.

1. ¿Qué desafíos ha tenido que enfrentar Centroamérica en comercio terrestre durante esta pandemia?
2. ¿Qué medidas se han aplicado al transporte terrestre para asegurar medidas sanitarias en Centroamérica en tiempos de Covid-19?
3. ¿Considera que los países miembros de la Integración Económica Centroamericana se han apoyado recíprocamente durante la pandemia?
4. ¿Qué otros sectores se han visto afectados por la pandemia Covid-19?

5. ¿Qué protocolos de bioseguridad considera que deberían reforzarse y darles mayor importancia?
6. ¿Qué opinión tiene acerca del aumento de procedimientos derivados por el Covid-19?
7. Según su criterio: ¿qué sector ha sido el más vulnerable en esta pandemia?
8. ¿Qué impactos se podrían reflejar en el sector de transporte terrestre luego de esta pandemia?
9. ¿Considera que la integración económica centroamericana podría sufrir cambios en sus políticas luego de la pandemia?
10. ¿Cómo se podría innovar la integración económica en temas de sistemas digitales para el intercambio de mercancías en tiempos de crisis por Covid-19?